JAHRGANG 18

NOVEMBER 1969

11

32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,– M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



11 NOVEMBER 1969 · BERLIN · 18. JAHRGANG

INHALT

Seite

Wegen innerbetrieblicher Schwierigkeiten im VEB Druckkombinat Berlin traten leider beim Druck und der Auslieferung unserer Zeitschrift längere Verzögerungen auf. Alle Mitarbeiter der Druckerei bemühen sich, die Schwierigkeiten rasch zu überwinden, so daß eine rechtzeitige Auslieferung der nächsten Hefte gesichert wird. Die Redaktion



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Titelbild

Sicherlich auch für die Modelleisenbahner hochinteressant: Computerspielzeug PIKOdat vom VEB PIKO. „Eingefütterte" kleine Rangieraufgaben werden von ihm ebenso gelöst wie auch Rechenaufgaben.

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

Raumschiff „Wostok 1" im Maßstab 1 : 25 vom VEB Modell- und Plastspielwarenkombinat Annaberg-Buchholz. Dieses Standmodell sollte sich auch jeder Modelleisenbahner als Schmuck für seine „Modellbahnstube" anschaffen. In dem Modellbaukasten befinden sich 108 vorgefertigte Einzelteile aus Plaste, eine Bauanleitung, eine Beschreibung und die notwendigen Hilfsmittel zum Bau des ersten bemannten Weltraumschiffes mit seiner Raketenendstufe.

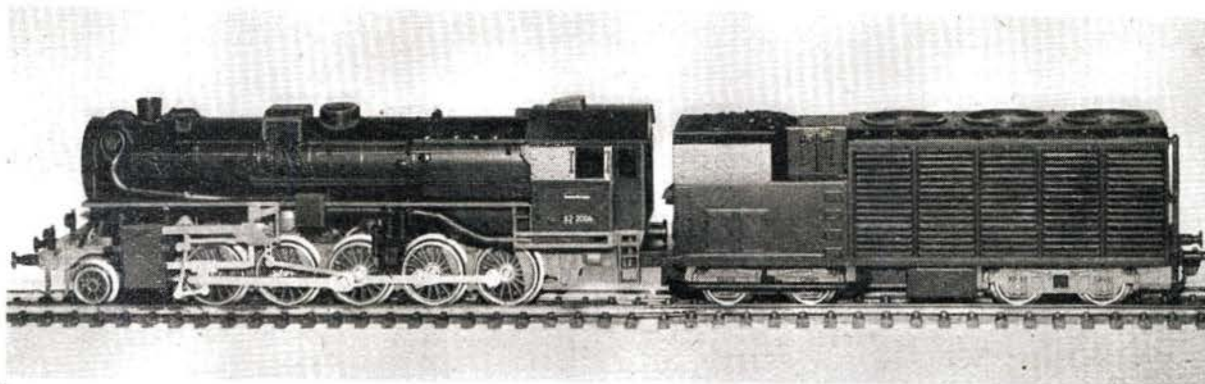
Foto: Manfred Gerlach, Berlin

In Vorbereitung

Bericht vom XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1969

Bericht vom MOROP-Kongreß 1969

Anzeige von Entkuppelvorgängen mit Bahnhofsleuchten



1



2

Modellbahnen auf der Leipziger Herbstmesse



Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER, Berlin

Wir gehörten am 31. August 1969 zu den ersten, die um 9.00 Uhr das soeben geöffnete Messehaus „Petershof“ in Leipzig betraten, erwartungsvoll und aufmerksam, wie immer, wenn wir für Sie unseren Messerundgang unternehmen. Für diejenigen Leser, welche neu hinzugekommen sind, sei es der Vollständigkeit halber gesagt: Der „Petershof“, das bedeutet Spielwaren im allgemeinen, für uns aber Modellbahnen im besonderen.

Doch damit genug der Vorrede, steigen wir besser gleich „in medias res“ und beginnen mit unserer Messeberichterstattung. Wir gehen dabei

3



4

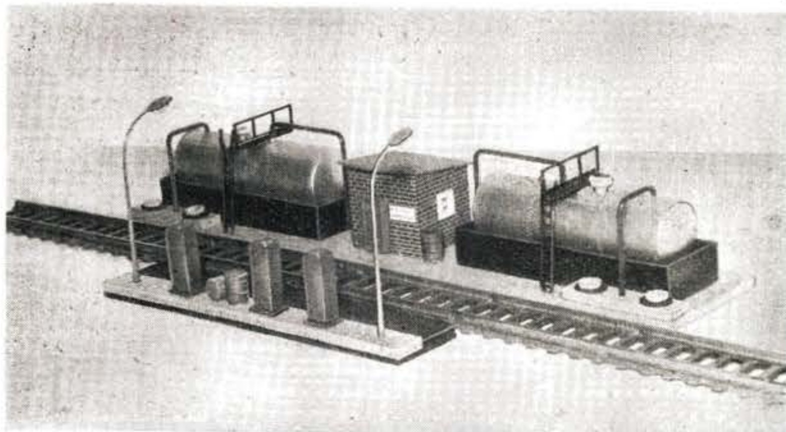
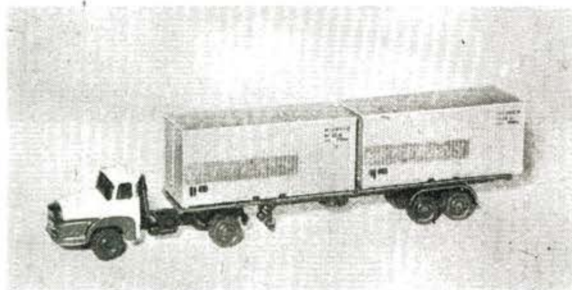


Bild 1 H0-Modell einer Lokomotive der Baureihe 52 mit Kondenstender von der Firma Gützold KG

Bild 2 Batterie-Fahrpult für alle Nenngrößen vom VEB PIKO

Bild 3 H0-Haltepunkt „Klein-Waldau“ von der Herbert Franzke KG

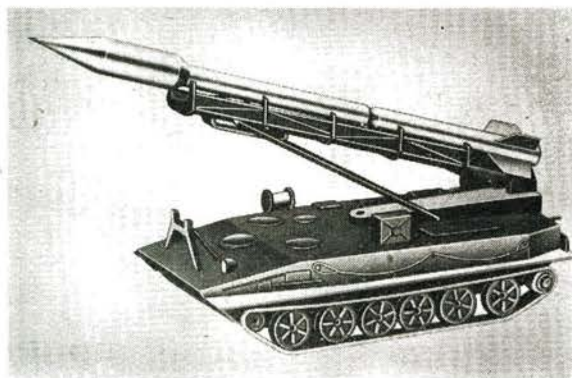
Bild 4 H0-Dieseltankstelle von der Herbert Franzke KG



5



7

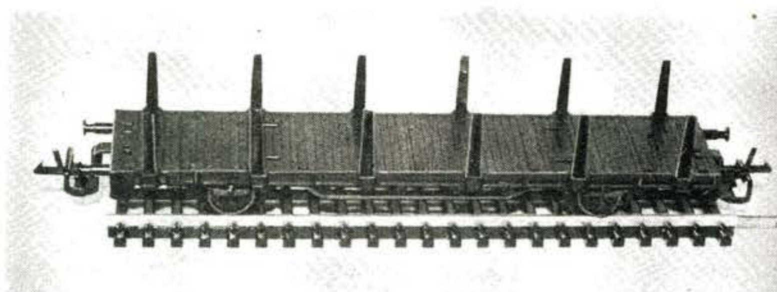


6



8

am besten nach der Nenngröße vor, ohne diesen oder jenen Hersteller zu bevorzugen bzw. zu benachteiligen. Den Anfang soll die „klassische" Nenngröße H0 machen, die, davon konnten wir uns bei manchem Messegespräch überzeugen, nach wie vor ihre Anhänger hat und haben wird. Wenngleich der VEB PIKO kein neues Triebfahrzeug herausbrachte, so überraschte die Firma Gützold KG mit einer echten Neuheit in H0. Es handelt sich um das vorzüglich ausgeführte Modell der Dampflok-Baureihe 52 der DR, und zwar in Zusammenstellung mit einem mächtigen Kondenstender. Die Vorbilder dieser Kondenslokomotive wurden ursprünglich unter den Betriebsnummern 52 1987 bis 52 2027 mit einem 2'2'T13,5Kon-Tender an die DR geliefert. Sie dienten vor allem für wasserarme lange Strekken, so konnten sie gut und gerne an die 1000 km fahren, ohne Wasser nehmen zu müssen. Diese Lokomotiven liefen in mehreren Ländern Europas, sind aber wahrscheinlich vor allem unseren jüngeren Lesern nicht bekannt, weil diese Spezialtender nach dem Kriege zumeist durch Tender normaler Ausführung ersetzt wurden. Insofern wäre es wirklich wünschenswert, wenn sich der Hersteller auch entschließen könnte, die beliebte 52er in Kombination mit einem „normalen" Tender auf den Markt zu bringen. Dieser Wunsch stellt in keiner Weise einen Abstrich



9

10

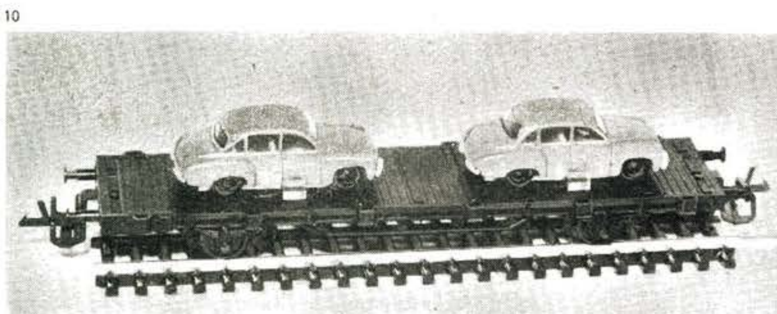


Bild 5 H0-Sattelzug „Unic" mit zwei 20-Fuß-Containern aus Annaberg-Buchholz

Bild 6 Taktische Rakete in der Nenngröße H0 aus Annaberg-Buchholz

Bild 7 H0-Schützenpanzerwagen 60 PB aus Annaberg-Buchholz

Bild 8 Fla-SFL 57 in der Nenngröße H0 aus Annaberg-Buchholz

Bild 9 TT-Stahlrungenwagen mit abnehmbaren Rungen von der Zeuke & Wegwerth KG

Bild 10 TT-Flachwagen, beladen mit zwei Kraftfahrzeugen des Typs Wartburg, von der Zeuke & Wegwerth KG

Bild 11 Vierachsiger Kesselwagen in der Nenngröße TT von der Zeuke & Wegwerth KG. Aufschrift: FINA, Farbe: blau.

Bild 12 Vierachsiger Kesselwagen in der Nenngröße TT von der Zeuke & Wegwerth KG. Aufschrift: PRIMAGAZ, Farbe: weiß mit Aufdruck.

Bild 13 Vierachsiger Kesselwagen in der Nenngröße TT von der Zeuke & Wegwerth KG. Aufschrift: GASOLIN (für DB-Wagen), Farbe: rot.

Bild 14 TT-Beleuchtungsbausatz für Reisezugwagen Typ Y von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

Bild 15 TT-Sattelschlepper, beladen mit Containern, von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

an der wirklich hervorragenden Konstruktion des Modells dar, er liegt nur auf der Linie, die von den meisten Lesern vertreten wird. Der Antrieb ist insgesamt im Tender untergebracht. Dadurch konnte man der wirklichkeitsgetreuen Nachbildung der Lok eine besondere Liebe schenken. Nur soviel: Selbst die Bremsgehänge zwischen den Treibrädern sind angedeutet! Das Modell, welches im Jahre 1970 in den Handel kommen soll, wirkt besonders wuchtig. Es wird im Zeitalter der Traktionsumstellung auf unseren Modellbahnanlagen neben den modernen Diesel- und Elloks einen gewissen Reiz ausüben. Herr Gützold verriet uns aber noch nebenbei, daß für die H0-Freunde eine V 200 der DR, eine Nachbildung der sowjetischen Güterzuglokomotive, in Vorbereitung sei. Lassen wir uns also auch weiterhin von Gützold so angenehm überraschen! Der VEB PIKO widmete seine Kraft hinsichtlich Messeneuheiten dieses Mal der Entwicklung und besseren Ausgestaltung der „Junior-Packungen". Die erfahrenen Modelleisenbahner werden hierüber etwas die Nase rümpfen und diese reinen Spielzeugbahnen nicht anerkennen. Das ist verständlich. Dennoch muß man die psychologischen Momente von PIKO würdigen, die bei der Zusammenstellung dieser einfachen Bahnen zu Grunde gelegt wurden. Bisher wurden diese Pakkungen nur mit einem kleinen Schienenkreis geliefert. Das spielende Kind verlor mehr oder weniger schnell die Lust, sich mit der Eisenbahn zu beschäftigen. Bei PIKO sagte man sich also, man muß bereits das kleine Kind vom reinen Spiel weg zum Verständnis einfacher Betriebsvorgänge bei der Eisenbahn hinführen, das ewige „Im-Kreis-Herumfahren" muß ein Ende haben! Nur durch die Beigabe einer einfachen Handweiche wird dieser Zweck erfüllt, und vermutlich werden aus in dieser Weise mit der Eisenbahn spielenden Kindern einmal mehr Modelleisenbahner von morgen hervorgehen, als es heute der Fall ist. Also insofern begrüßen wir das Bemühen des VEB PIKO um den Modellbahngedanken, erwarten aber natürlich in Zukunft wieder einmal solche Messe-Knüller wie die E 11 der letzten Frühjahrsmesse.

Für diese einfachen Bahnen hat aber auch PIKO noch ein neues Fahrpult aus hellgrauem Polystryol entwikkelt. Ein Stufenschalter, gekoppelt mit einem Umpolschalter, erlaubt die Entnahme von 4,5 V und von 9 V. Die Spannungsregelung erfolgt über einen Drehknopf mit Stufenrastung.

Die Firma TeMos (Herbert Franzke



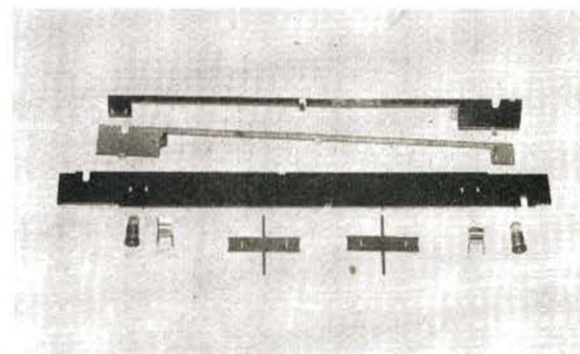
11

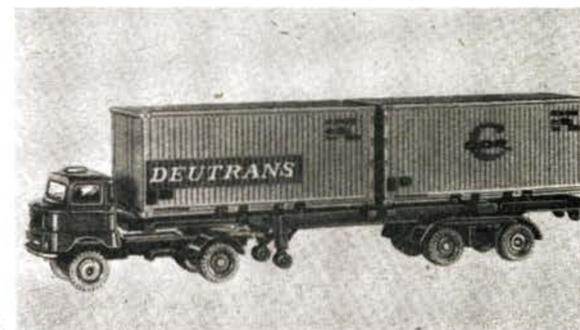


12



13

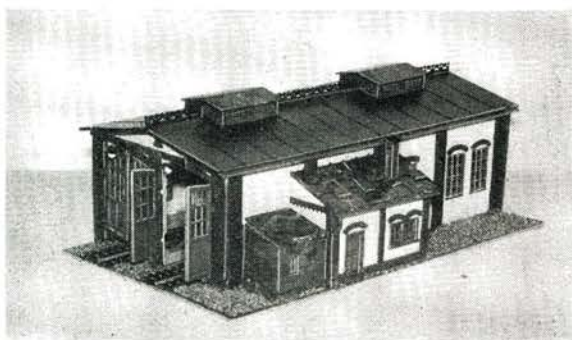

14



15



16



17

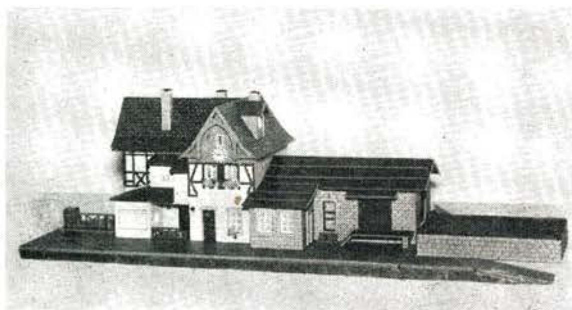
Bild 16 TT-Bahnhof „Neukirch" (wird als Bausatz geliefert) von der Auhagen KG

Bild 17 Zweiständiger TT-Lokschuppen (wird als Bausatz geliefert) von der Auhagen KG

Bild 18 TT-Bahnhof „Rhenshagen" (wird als Bausatz geliefert) vom VEB VERO Olbernhau

Bild 19 TT-Fleischerei (rechts) und TT-Schmiede (links) vom VEB VERO Olbernhau. Beide Modelle werden als Bausätze geliefert.

Bild 20 TT-Ferienheim (wird als Bausatz geliefert) vom VEB VERO Olbernhau

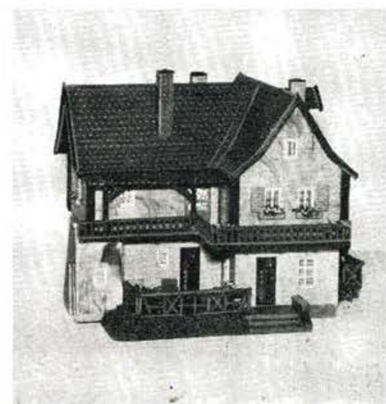


18



19

KG) kam u. a. auch mit zwei H0-Neuheiten nach Leipzig: Einmal gibt es da einen Haltepunkt „Klein-Waldau" als fertig aufgebautes Modell neu. Es ist nach einem romantischen Vorbild gestaltet und besitzt einen angebauten Güterschuppen und eine kleine Rampe. Zum anderen hat TeMos für H0 eine neue Dieseltankstelle entwickelt. Die beiden Kessel sind in Ölauffangwannen gelagert. Zum Modell gehört noch eine Zapfstelle mit drei Säulen, welche unabhängig von der Tankstelle zwischen den Gleisen angeordnet werden kann.
Schließlich hielt der VEB Modell- und Plastspielwarenkombinat Annaberg-Buchholz (ehemals Espewe) noch einige H0-Neuheiten bereit. In der bekannten Militärserie wurden gleich drei neue H0-Fahrzeuge konstruiert: eine taktische Rakete, wie sie in allen Armeen der Warschauer Vertragsstaaten als Abwehrwaffe im Einsatz ist. Das Modell ist aus Zink und aus Polystyrol hergestellt. Die Lafette ist der Höhe nach verstell-



20

bar. Weiter kam ein Modell des Schützenpanzerwagens SPW 60 PB hinzu. Es besitzt wie sein Vorbild acht Räder und besteht ebenfalls aus Zink und aus Polystyrol. Das dritte Militärfahrzeug war das Modell einer Fla-Selbstfahrlafette SFL 57. Hierzu wurde das bekannte Fahrwerk vom Panzer T 54 verwendet. Dieses Modell ist völlig in Polystyrol-Bauweise ausgeführt.
Ein weiteres H0-Straßenfahrzeug wird künftig die Straßen beleben: Ein Sattelzug „Unic" mit zwei 20-Fuß-Containern. Auch dieses Modell ist in der von diesem Hersteller her bekannten Qualität entwickelt und wird bestimmt viele Freunde finden. Dasselbe möchten wir von der letzten Neuentwicklung dieses Betriebes behaupten, nämlich von dem sogenannten Weimar-Lader, der als selbstfahrender Lader T 172 auch bekannt ist. Dieses Modell eignet sich besonders gut für die Vervollständigung so mancher H0-Lade-

straße. Sämtliche Espewe-Modelle sind selbstverständlich streng im Maßstab 1 : 87 konstruiert.

Wenden wir uns nun der nächsten Nenngröße, nämlich TT, zu. Am geschmackvoll ausgestalteten Zeuke-Stand findet man immer wieder ganze Trauben von Messegästen, ein Zeichen, daß die TT-Bahn ihren „Vormarsch" unablässig fortsetzt. Dieser Messestand zeigt aber auch demonstrativ, welche gewaltige Leistung von diesem Betrieb innerhalb von zehn, elf Jahren vollbracht worden ist. Es gibt ja einfach keinen Messebericht der letzten Jahre, in dem nicht auch von TT-Neuheiten geschrieben stünde. Auch der Herbst 1969 brachte für die TT-Freunde Neues, zwar nicht schon wieder ein Triebfahrzeug, aber immerhin wertvolle Wagenmodelle:

1. Einen Stahlrungenwagen mit abnehmbaren Rungen,
2. denselben Wagen ohne Rungen, beladen mit zwei Kfz,
3. einen vierachsigen Kesselwagen in sechs verschiedenen Varianten.

Es ist eine vorbildgetreue Nachbildung mit vielen Details. Die Kesselbeschriftung erfolgt in folgenden Ausführungen: rot mit Aufdruck GASOLIN, weiß mit Aufdruck PRIMAGAZ, blau mit FINA, grün als ČSD-Wagen, schwarz-braun als MÁV-Fahrzeug und silbergrau mit Aufdruck VEB EVW.

Sämtliche Wagenmodelle haben spitzengelagerte Radsätze und daher gute Laufeigenschaften.

Ferner brachte die Zeuke & Wegwerth KG einen leicht nachträglich einzubauenden Bausatz für die Beleuchtung der neuen Schnellzugwagen vom Typ Y auf den Markt. Besondere Kabelverbindungen sind nicht erforderlich.

Für TT entdeckten wir weiterhin am Stand des VEB VERO mehrere interessante Neuheiten. In Vollplast-Ausführung wird es den Bahnhof „Rhenshagen" als Bausatz geben. Es handelt sich um ein sehr schönes, aber auch sehr preiswertes (unter 10,– M) Modell eines Fachwerk-Bahnhofsgebäudes mit Güterschuppen. Dann kam ein Ferienheim in Vollplastik als Bausatz hinzu. Dieses Modell ist in Anlehnung an den thüringisch-fränkischen Stil entstanden. In der beliebten Serie „Fachwerkhäuser" gesellt sich künftig noch ein „Kleines Fachwerkhaus" in Vollplastik hinzu. Ebenso ergänzt das Modell „Fleischerei und Schmiede" in Vollplaste gut diese Serie. Hierbei handelt es sich um typische ländliche Handwerkergebäude, wobei die Schmiede mit zahlreichen Details ausgestattet wurde.

Ein weiteres ansprechendes TT-Gebäudemodell brachte die Firma



21



Modellbahnen auf der Leipziger Herbstmesse



22

Bild 21 TT-Fachwerkhaus vom VEB VERO Olbernhau. Dieses Modell wird als Bausatz oder fertig aufgebaut geliefert.

Bild 22 N-Erzgebirgshaus vom VEB VERO Olbernhau. Das Moddell wird fertig aufgebaut geliefert.

Bild 23 N-Landhaus Nr. 1 vom VEB VERO Olbernhau. Das Modell wird fertig aufgebaut geliefert.

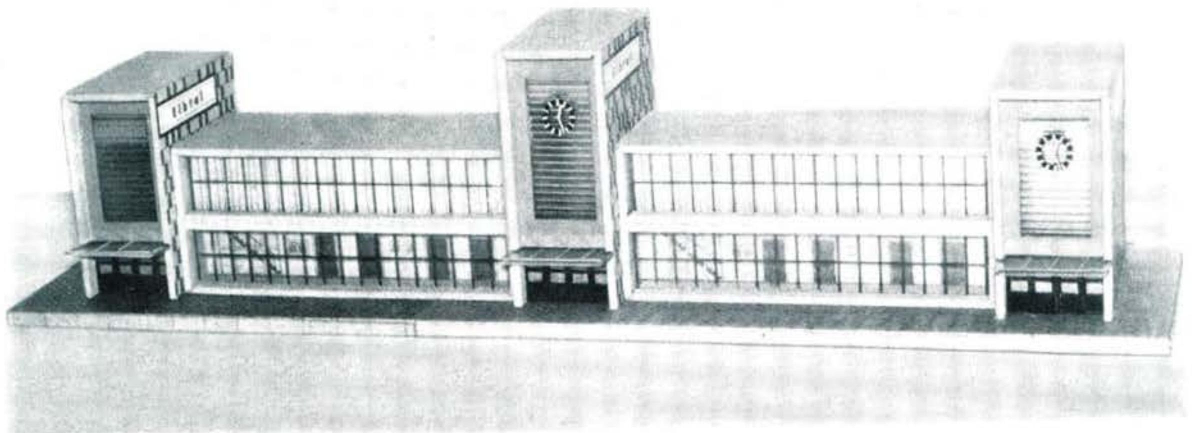
23



Auhagen KG mit dem Bahnhof „Neukirch" als Baukasten heraus. Bei diesem Hersteller ist festzustellen, daß er immer mehr Plasteteile einsetzt. Man kann bei diesem Modell bereits von einem überwiegenden Plasteanteil sprechen. Das hübsche Modell gehört zu einem kompletten neuen Bahnhofssystem, welches zur Zeit in Entwicklung ist und noch auf einige interessante Neuheiten der nächsten Zeit schließen läßt. Ebenso kam ein zweiständiger Lokschuppen als Auhagen-Bausatz neu heraus. Auch hierbei ist vornehmlich Plaste eingesetzt. Beide Modelle sind mit der für diesen Betrieb bekannten Liebe zur Sache und mit viel Geschmack gestaltet.

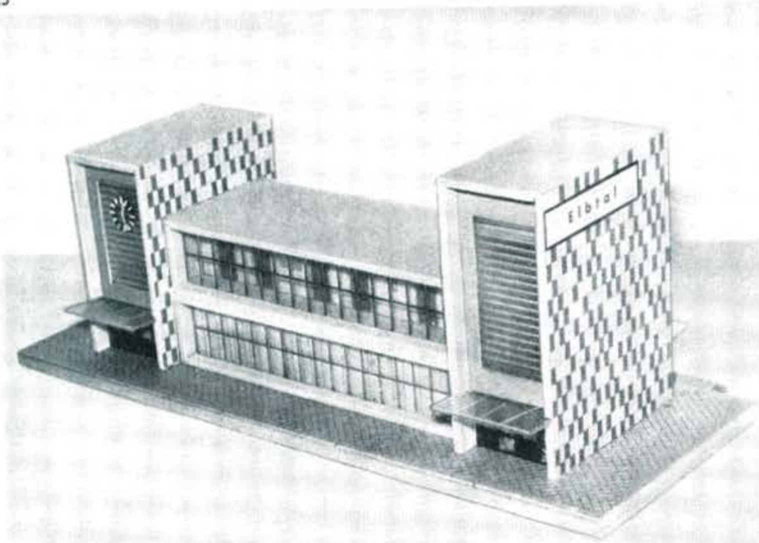
Soviel von der Nenngröße TT, nun folgt als letzte im Bunde die kleinste, die Nenngröße N. Da gibt es dieses Mal nicht allzu viel Neues zu berichten. Der VEB PIKO ergänzte seine Güterwagenserie mit einem vierachsigen 00-Wagen der DR in Holzausführung, bekannt auch als sogenannter Lowa-Wagen. Dieses Modell ist in der bewährten Modellgestaltung entwickelt worden, wie wir es bereits im Frühjahr vom vierachsigen Stahlwagen feststellen konnten. Ansonsten fanden wir für N noch am VERO-Stand zwei Neuheiten: Ein Landhaus in typischer Ausführung (Vollplastik, fertig aufgebaut) und ein Erzgebirgshaus in landschaftsgebundenem Stil, ebenfalls in Vollplastik. Den Reigen der Messeneuheiten dieser Herbstmesse 1969 sollen Entwicklungen von der Firma TeMos in N beschließen. Dieser Hersteller brachte für die kleinste Nenngröße (man kann die Modelle aber ruhig auch für TT verwenden!) sogenannte Mehrzweckgebäude in zwei Kombinationen heraus. Das große Gebäude umfaßt eine große Eingangshalle, ein Quergebäude, eine kleine Eingangshalle sowie einen Sockel. Die Teile lassen sich vielfältig miteinander kombinieren. Verschiedene Beschriftungen, welche mitgeliefert werden, lassen die Verwendung als Postamt, Hotel, Verwaltungstrakt, Bahnhof usw. zu. Die Gebäudemodelle entsprechen einem äußerst modernen Stil. Beide Kombinationen gemeinsam ergeben u. a. einen passablen Großstadtbahnhof. Eine neue Idee dieses Produzenten, es liegt an den Modellbahnfreunden, sie aufzugreifen.

Und damit sind wir auch am Ende unseres Messeberichtes angelangt. Wir wollen ihn nicht beschließen, ohne an Sie, liebe Leser, noch eine Bitte gerichtet zu haben. Viele Hersteller erklärten uns, daß nach jeder Messe und jeder Veröffentlichung eines Messeberichtes gehäuft briefliche Anfragen bei den Firmen eingehen, wann und zu welchem Preis



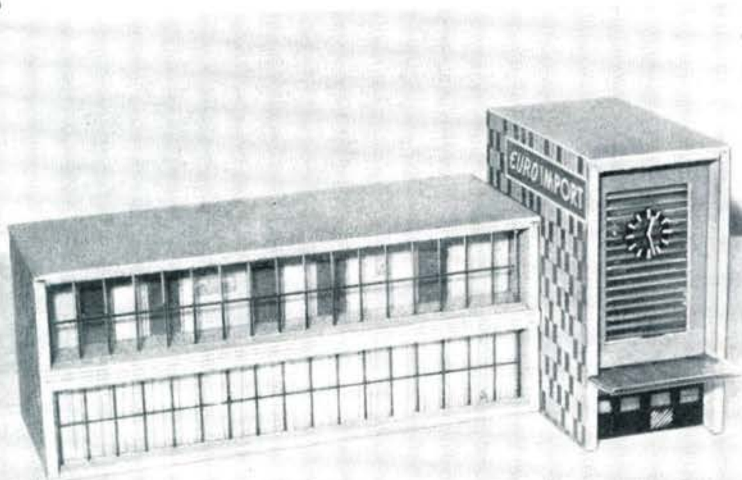
24

25



und in welchem Geschäft dieses oder jenes Modell erhältlich wäre. Als Redaktion können wir hierüber ebenfalls ein Liedchen mitsingen. Es ging diesmal soweit, daß uns zum Beispiel der VEB Modell- und Plastspielwarenkombinat Annaberg-Buchholz aus diesem Grunde zuerst keine Information mehr geben wollte. Inwieweit dies allerdings den Messegepflogenheiten entspricht, sei dahingestellt. Wir betrachten es als unsere vornehmste Aufgabe, die Leser über das Neue zu informieren. Die Leser jedoch bitten wir in diesem Zusammenhang, erschweren Sie bitte nicht den Herstellern das Leben durch solche Anfragen, lassen Sie ihnen lieber vielmehr die Zeit und die Kraft ganz für die weitere Entwicklung des Modellbahnwesens, damit ist dann allen gedient!

26



Bilder 24 und 25 Mehrzweckgebäude (große Kombination) von der Firma Herbert Franzke KG. Alle Teile lassen sich vielfältig miteinander variieren. Verschiedene Schriften (Postamt, Hotel, Verwaltungsgebäude, Bahnhof usw.) werden vom Hersteller mitgeliefert. Die Modelle werden fertig aufgebaut angeboten. Sie können sowohl für die Nenngröße N als auch für die Nenngröße TT Verwendung finden.

Bild 26 Mehrzweckgebäude (kleine Kombination) von der Herbert Franzke KG

Fotos: Manfred Gerlach (23), Werkfoto (3)

DIE EISENBAHNEN IM VORDEREN ORIENT

Die Transarabische Eisenbahn

Beim Betrachten einer geographischen Landkarte der arabischen Halbinsel kommt man fast zu der Überzeugung, daß es dort außer Steinen und Sand nichts anderes gibt. Doch tief unter der Erdoberfläche liegt der Reichtum: Erdöl. Dieser Reichtum kam jedoch in der Vergangenheit den arabischen Völkern kaum zugute, denn das Erdöl wurde zum größten Teil von ausländischen Gesellschaften ausgebeutet.

England hatte bereits Mitte der dreißiger Jahre im Irak große Erdölfelder belegt und beutete sie mit großem Profit aus. Amerikanische Erdölgesellschaften waren jedoch auch an den Erdölvorkommen im Orient interessiert und bemühten sich um Konzessionen. Der damalige König von Saudi Arabien, Ibn Saud, erteilte der Arabian-America-Oil Company, der Aramco – einer Tochtergesellschaft der Standard Oil –, die Schürfrechte in einem Teil seines Landes. Erst nach dem Ende des zweiten Weltkrieges fanden die Ölsucher am Persischen Golf nicht weit von der Flachküste das begehrte Erdöl. Die Sonden erwiesen sich als außerordentlich ergiebig, und die Lizenzgebühren, die König Ibn Saud kassierte, erreichten enorm hohe Werte. Noch größer aber waren die Gewinne der Aramco. Ibn Saud ließ sich von seinen Tantiemen 18 Paläste bauen. Die Aramco mußte völlig artfremd Klimanlagen und ähnliches dazu liefern und montieren. Sie war sehr daran interessiert, mit dem König gute Beziehungen zu haben, hatte er doch noch Ölkonzessionen für 708 000 km² Land zu vergeben.

Im Gefolge der Ölfunde und deren Ausbeutung entstand 50 km von der Küste entfernt die Stadt Dhahran. Das Transportproblem wurde zur Lebensfrage. Da die Küste sehr flach ist und erst nach etwa 10 km ein Annähern mit Hochseeschiffen gestattet, entschloß man sich 1948, eine Hochseepier von 10 km Länge zu bauen. An einen 7 km langen Steindamm schließt sich eine 3 km lange Stahlbrücke und die Tiefwasserpier von 227 m Länge und 30 m Breite an. Sie gestattet das gleichzeitige Anlegen von mehreren Hochseeschiffen. In diesem Zusammenhang wurde bei der Projektierung 1947 eine Industriebahn von der Pier Dammam zur Stadt Dhahran und vor allem zu den Betriebsanlagen der Aramco geplant. Eine Ladebrücke von 17 m Höhe überspannt fast die ganze Länge der Pieranlage und ermöglicht einen direkten Umschlag zur Eisenbahn. Auf den fünf Gleisen können Güterzüge mit einer Masse bis zu 1700 t Platz finden. Somit entfiel der Bau von Lagerschuppen. Wie leistungsfähig diese Anlage ist, beweist z. B. der Umschlag von jährlich 600 000 t in rund 200 Schiffe.

König Ibn Saud glaubte nun, daß der Zeitpunkt der Erfüllung seines Traumes von einer „Transarabischen Eisenbahn" gekommen sei. Sein Gesuch an die Aramco, die Industriebahn auszubauen und zu seiner Residenz, der Hauptstadt Er Riad (zu deutsch „Die Gärten"), zu verlängern, fand bei den Verantwortlichen nur teilweise Zustimmung, zumal diese Strecke von fast 600 km nur der erste Bauabschnitt der Transarabischen Eisenbahn sein sollte. Dies war begründet in den großen technischen Schwierigkeiten des Bahnbaus in diesem Sonnenland. Nur wenige Oasen sind auf dem Weg zur Hauptstadt zu finden. Wie sollten bei diesen extremen Temperaturen Arbeiter für den Bau und Betrieb der Bahn gewonnen werden? Würde sich dieser Bahnbau überhaupt lohnen? Über ein Betriebsproblem war man sich von vornherein im klaren: Es kam nur Dieseltraktion in Frage, lag doch der Treibstoff praktisch unter den Gleisen.

Trotz aller Bedenken wurde mit den Bauarbeiten der vollspurigen Eisenbahn unverzüglich begonnen. Ein Vertrag regelte die Eigentumsrechte. Die Aramco trat als Bauunternehmer und anfangs als Betriebsführer auf. Die Eisenbahn soll nach Fertigstellung nationales (königliches) Eigentum sein. Die Bezahlung erfolgte nach und nach durch Abgeltung mit Lizenzen. Im Jahr 1948 begannen die Bauarbeiten, und im Januar 1949 erreichte die Gleisspitze Dhahran. Moderne Baumaschinen und der Einsatz amerikanischer Spezialisten ermöglichten ein zügiges Bautempo. Der nächste Abschnitt der Strecke bis Abqaiq, km 66, wurde nach weiteren 42 Tagen erreicht. Hier hatte die Aramco noch eigene Interessen, befanden sich doch eine Ölverarbeitungsanlage und Ölquellen in diesem Gebiet. Unter Beibehaltung der südlichen Richtung wurde Hofuf, km 137 – die größte Oase Saudi Arabiens –, im Oktober 1949 erreicht. 10 000 ha fruchtbaren Landes gaben der Bahn wertvolle Fracht, und der Wüstenstadt Dhahran wurde dadurch die kontinuierliche Versorgung mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen (Frischgemüse usw.) gesichert.

Geländeschwierigkeiten führten dazu, die Bahn nicht direkt nach Er Riad zu bauen, sondern bis Ain Haradh, die südliche Richtung beibehaltend. Von hier aus folgt der Schienenstrang der Wadi-Sahara-Route über Khasm Ez Zaina, Aruma und Al Kharj zu der auf der Hochebene liegenden Hauptstadt Er Riad. Im Oktober 1951 erreichte die Gleisspitze, sechs Wochen vor dem Plan, das Endziel. 590 km waren mit einem täglichen Baufortschritt von 800 m in 4jähriger Bauzeit bewältigt worden. Die feierliche Eröffnung der

Bild 1 Blick in das 2.-Klasse-Abteil eines Budd-Dieseltriebwagens auf der Strecke Dhaharan–Riad



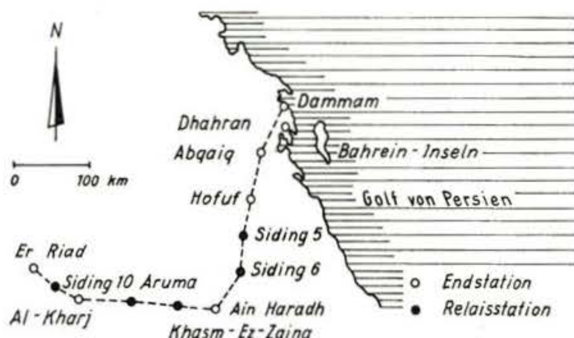


Bild 2 Richtfunkstrecken der Transarabischen Eisenbahn (Karte über Streckenführung der Transarabischen Eisenbahn siehe Hefte 7 und 10/1969)

Gesamtstrecke erfolgte am 1. Januar 1952. Die Aramco hatte mit 50 000 Reisenden jährlich gerechnet. Bei neun Monaten Betrieb im Jahre 1951 auf der nur teilweise eröffneten Strecke waren es 200 000 Fahrgäste. Dies beweist, daß die Eisenbahn trotz dünner Besiedlung und trotz Konkurrenz durch das moderne Wüstenschiff, das Auto, ihre Existenzberechtigung hat. Viele Waren, die in Er Riad früher nicht oder nur sehr teuer zu erhalten waren, sind heute durch die Eisenbahnverbindung erschwinglicher geworden.
Für den Betrieb der Eisenbahn standen bei der Eröffnung insgesamt 15 dieselelektrische Lokomotiven mit teilweise je 1000 PS für den Streckendienst und je 600 PS für den Rangierdienst und Vorortverkehr Dammam – Dhahran sowie drei Budd-Dieseltriebwagen zur Verfügung. Inzwischen ist der Bestand auf 22 Einheiten angewachsen. Die Leistung der neuen Lokomotiven beträgt 1500 PS. Die dieselelektrischen Streckenlokomotiven haben die Achsfolge Bo'Bo'. Alle Lokomotiven wurden von amerikanischen Lokomotivfabriken geliefert. Die Bestellung von weiteren fünf Rangierdiesellokomotiven von 1100/1000 PS C 18 von General Motors, die ab Frühjahr 1968 zum Einsatz kamen, lassen ein Ansteigen des Verkehrs vermuten.
464 Güterwagen, 43 Reisezugwagen sowie sechs Personengepäckwagen, letztere von einer westdeutschen Waggonfabrik geliefert, bilden den Fahrzeugpark. Die Personengepäckwagen kamen auf Schienen über den Balkan, die Türkei, die Bagdad-Bahn über die damals noch meterspurige Strecke Bagdad – Basra auf Rollböcken und per Schiff nach dem Pier von Dammam. Zur Ergänzung des Güterwagenparks wurden im September 1967 191 vierachsige Plattformwagen bestellt. Die inzwischen auf vier Stück angewachsenen Budd-Triebwagen mit ihren Klimaanlagen ermöglichen ein bequemes und angenehmes Reisen in diesem heißen Land. Sechs Stunden braucht der Triebwagen von Dammam bis Er Riad, und mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 97 km/h zählt er zu den schnellsten Zügen Asiens. Was bedeutet schon eine Zugverspätung durch Sandverwehungen gegenüber einer 10-Tage-Reise mit der Kamelkarawane. Wie auf allen Eisenbahnen der Welt wird auch hier alles an Gütern transportiert, was den Bedürfnissen entspricht. Das Befördern von christlicher Literatur, wie z. B. Gebetbücher, Bibeln usw. und von Alkohol ist auf dieser mohamedanischen Eisenbahn grundsätzlich verboten. Das allein läßt sie im Vergleich mit anderen Eisenbahnen der Welt nicht herausragen. Sie unterscheidet sich vor allem dadurch von den anderen Bahnen, daß auf der ganzen Strecke kein einziges Signal steht. Als die Gesamtstrecke in Betrieb genommen wurde, setzte man 75 Amerikaner, 15 Inder und 230 Saudi-Araber für den Betriebsablauf ein. Im zweiten Jahrzehnt ihres Bestehens sind bis auf drei alle Dienstposten von Arabern besetzt worden.
Nicht unwesentlich bei der Wahl des Signalisierungssystems war die Frage der Qualifizierung der „Wüstensöhne" zu Betriebseisenbahnern. Die gesamte Bahnanlage wird von einem Punkt, der Befehlsstelle Dammam, per Funk gesteuert. Das sogenannte Richtstrahlsystem ermöglicht die Verständigung mit allen Stationen und dem Personal auf den einzelnen Lokomotiven, ganz gleich an welcher Stelle sich diese befinden. Außerdem können sich die Lokomotivführer bei Annäherung auf 15 km untereinander verständigen. Die Anweisungen für den Betriebsablauf werden per Sprechfunk gegeben. Bei Betriebsstörungen (z. B. Sandverwehungen) können die Streckenwärter, die mit tragbaren Sprechfunkgeräten ausgerüstet sind, die Zentrale verständigen. Auch bei technischen Störungen an Lokomotiven und Wagen besteht die Möglichkeit einer ferngeleiteten Störungssuche.
Die Richtfunkanlage ist eine Brown-Boveri-Hochfrequenzanlage Typ HK 1 und arbeitet mit einem 24-Trägerfrequenz-System. Von den 24 Kanälen stehen die Kanäle 1 bis 12 der saudi-arabischen Telefonverwaltung zur Verfügung. Der Kanal 14 dient der Staatsbahn zur Verständigung der Stationen untereinander

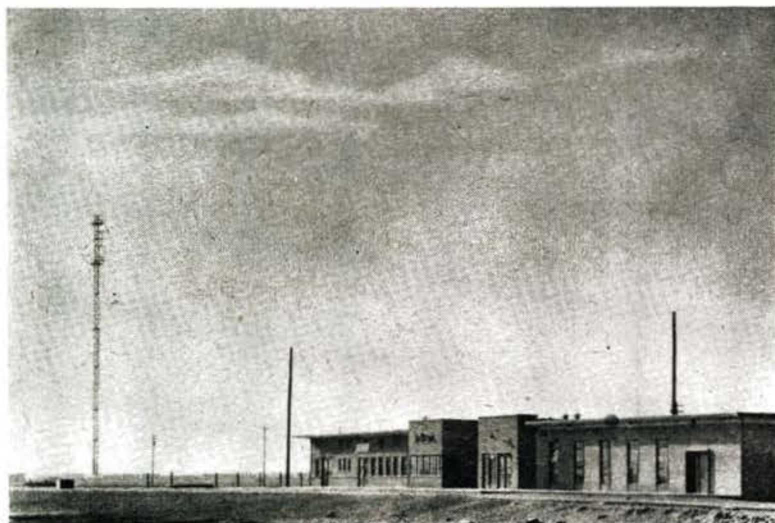


Bild 3 Richtstrahl-Station Riad, unmittelbar an den Eisenbahngleisen gelegen

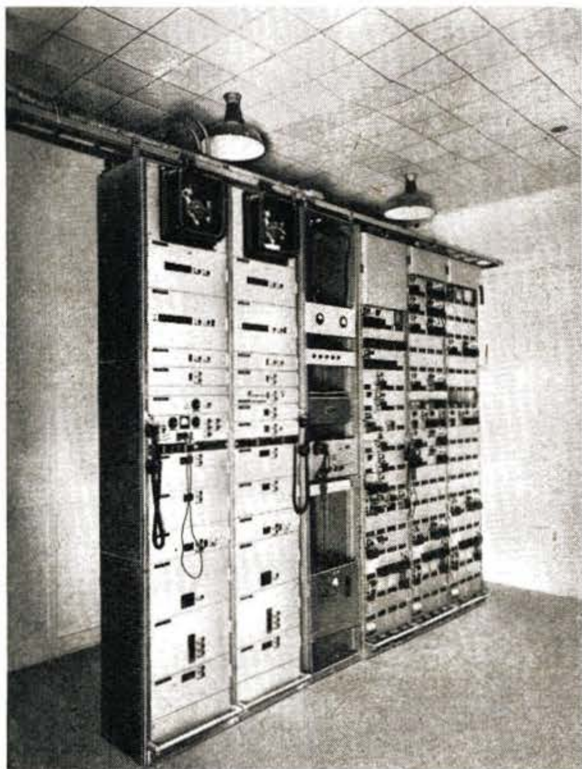


Bild 4 Mehrkanalausrüstung der Station Riad



Bild 5 Antennenmast der Station Abqaiq

ander und die Kanäle 13, 15 und 16 sind zur Reserve. Auf den Kanälen 17 bis 21 ermöglicht die Eisenbahntelefonzentrale in Dammam vollautomatische Telefonverbindungen mit allen Stationen. Für die Verbindung der Befehlsstelle mit den einzelnen Lokomotiven sind die Kanäle 22 bis 24 vorgesehen. Alle transportablen Anlagen auf den Lokomotiven sowie die Traggeräte wurden von der niederländischen Firma Phillipps geliefert. Auf Bild 2 sind die Standorte der einzelnen Richtstrahl-Zwischenstationen ersichtlich. Sie mußten so angelegt werden, daß sie vom Schienenstrang aus leicht zu unterhalten sind und mit Brennstoff (Dieselöl) versorgt werden können. Ein Standort auf den Bergen schied somit aus. Um eine genügend große Reichweite zu erhalten, war es erforderlich, 100 bis 130 m hohe Antennenmasten zu setzen. Diese Zwischenstationen arbeiten vollautomatisch ohne Besetzung. Ihre Kontrolle erfolgt in 14tägigen Intervallen. Bei Störungen treten die Reserveeinrichtungen selbsttätig in Aktion und melden ihren Einsatz automatisch der Zentrale.

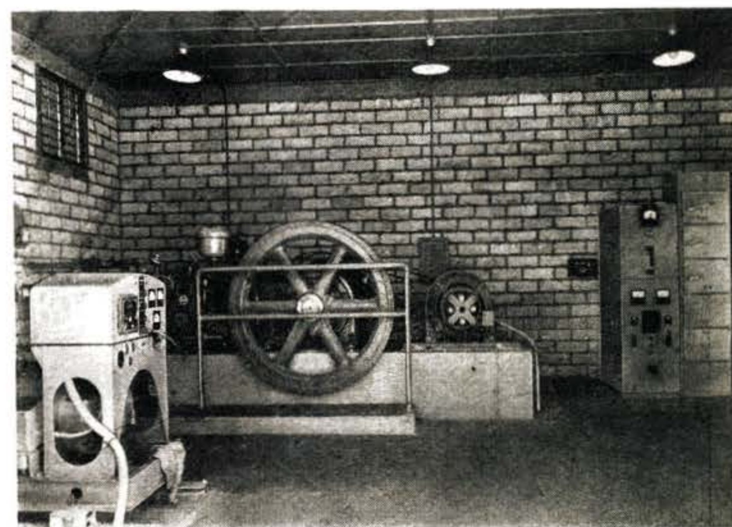
Der Weiterbau der Transarabischen Eisenbahn schien nach dem Tode des Königs Ibn Saud vergessen zu sein. Der Wiederaufbau der Hedschas-Bahn gab jedoch dem Gedanken einer Verbindung mit Mekka und der Küste des Roten Meeres bei Dschidda neuen Auftrieb, zumal man die ursprünglich geplante Verlängerung der Hedschas-Bahn bis Mekka ernsthaft erwog. Hier würden dann zwei Spurweiten, 1050 mm und 1435 mm, zusammentreffen. Dieser Nachteil sollte jedoch nicht überbewertet werden. Aus diesem Grunde wurde auch der Bau der Strecke Riad–Mekka international ausgeschrieben. Bis zum 12. Dezember 1955 sollten die Offerten und 60 Pfund Sterling hinterlegt werden. Später wurde der Termin bis 15. März 1956 verlängert. Unter den Angeboten waren Mitsubishi, Japan, International Engeneering Corporation of America sowie SA. F.E.G.E. aus Frankreich. Auch Krupp und Mannesmann wollten sich diesen Auftrag nicht entgehen lassen. Von den sozialistischen Ländern bewarben sich Firmen aus der Ungarischen Volksrepublik und aus der VR Polen um diesen Auftrag. Diese 1200 km, die Fortsetzung der Transarabischen Eisenbahn, sind der weitaus schwieriger zu bauende Teil, zumal dieses Gebiet besonders dünn besiedelt ist. Nur wenige Oasen werden diese Strecke säumen, wenn sie einmal gebaut sein wird.

Gerhard Arndt

Literatur

Für die Beiträge über die Eisenbahnen im Vorderen Orient – Die Hedschas-Bahn, die Bagdadbahn und die Transarabische Eisenbahn – verwendete der Autor eine Anzahl Bücher und Zeitschriften, die ihm über das Verkehrsmuseum Dresden zur Verfügung standen.

Bild 6 Stromversorgungsanlage der Relaisstation Siding 10



DIE STADTSCHNELLBAHN LEIPZIG

Dipl.-Ing. BERND KUHLMANN, Berlin

1. Zielstellung

Auf dem VII. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands im April 1967 forderte Genosse Walter Ulbricht, attraktive Personen-Nahverkehrssysteme zu schaffen. Unter anderem war vorgesehen, in Leipzig eine Stadtschnellbahn zu bauen. Dieser Auftrag wurde von den Leipziger Eisenbahnern innerhalb von sieben Monaten zu Ehren des 20. Jahrestages der Gründung unserer Republik erfüllt.

Es ist nicht nur diese eine S-Bahn-Strecke, die das Neue des Personen-Nahverkehrs dokumentiert, es ist der Systemcharakter, der sich offenbart. Auf die Straßenbahn und die anderen Verkehrsmittel kann nicht verzichtet werden; denn sie müssen nunmehr Verteileraufgaben übernehmen. Gemeinsam mit den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) wurden Fahrpläne, Tarife und Umsteigemöglichkeiten so festgelegt, daß die Fahrgäste schneller und bequemer zum Arbeitsplatz und Wohnort gelangen können.

2. Streckenführung

Um die Verkehrsverhältnisse in und um Leipzig zu verbessern, mußten durch die Schnellbahnlinie Industrie- und Wohnstandorte im gleichen Maße erschlossen werden, und zwar so, daß die Eröffnung nicht durch komplizierte und teure Neubauten hinausgeschoben wurde.

Günstige Voraussetzungen boten die vorhandenen Eisenbahnstrecken. Der gewählte herzförmige Rundkurs von Gaschwitz über Connewitz, Stötteritz, Leipzig Hbf, Leutzsch, Plagwitz und zurück nach Gaschwitz berührt dicht besiedelte Wohngebiete wie Schönefeld, Gohlis und Möckern im Norden, Anger-Crottendorf, Stötteritz, Marienbrunn und Connewitz im Osten, Lindenau und Kleinzschocher im Westen der Stadt sowie ausgeprägte Industriekomplexe in Leutzsch, Lindenau und Plagwitz.

Obwohl der Schnellbahnring das Stadtgebiet umfährt, wird auch das Zentrum durch die günstige Lage des Hauptbahnhofes erschlossen und der Übergang zwischen Fern- und Nahreiseverkehr ermöglicht. Ferner werden Markkleeberg und Gaschwitz besser an die Messestadt angebunden.

Doch auch Naherholungsgebiete befinden sich im Einzugsbereich der Stadtschnellbahn, wie die Elsterniederung, der Leutzscher Wald mit dem Auensee und das Connewitzer Holz. Wie zu den Messen 1968 und 1969 wird auch jetzt das Gelände der Technischen Messe mit der S-Bahn unmittelbar erreicht. An das Gelände der Landwirtschaftsausstellung agra in Markkleeberg besteht dagegen nur ein mittelbarer, aber dennoch zeitgünstigerer Anschluß vom Stadtkern aus.

3. Haltepunkte und Bahnhöfe

Die an der Ringlinie vorhandenen 13 Bahnhöfe und Haltepunkte genügten nicht, da entweder zu lange Wegezeiten für die Fahrgäste entstanden wären bzw. sie andere Verkehrsmittel vorgezogen hätten.

Neben dem zur Frühjahrsmesse 1968 eröffneten Haltepunkt Technische Messe wurden weitere fünf errichtet, deren Lage so festgelegt wurde, daß jeweils ein maximales Verkehrsbedürfnis befriedigt wird. Dies betrifft besonders die Haltepunkte Industriegelände West und Lindenau, in deren Nähe sich zahlreiche Betriebe befinden. Dagegen erschließen die Haltepunkte Coppiplatz, Anger-Crottendorf und Marienbrunn, der ursprünglich erst 1970 eröffnet werden sollte, ausgesprochene Wohngebiete, bieten aber gleichzeitig günstige Umsteigemöglichkeiten zu den städtischen Verkehrsmitteln.

Die neuen Bahnsteige wurden zum größten Teil aus Betontrögen errichtet, die mit zum Gleis hin überragenden Betonplatten abgedeckt wurden, so daß Gleisbau-Großgeräte durch die Bahnsteigkante nicht behindert werden; andererseits können in den Trögen Kabel verlegt werden.

Die Bahnsteige der neu angelegten Haltepunkte, die 160 m lang und 3,0 bis 3,5 m breit sind, wurden 550 mm über SO gebaut (in der Regel nur 380 mm). Damit wird der Fahrgastwechsel beschleunigt, weil nur eine Stufe betreten werden muß. Der durchschnittliche Haltepunktabstand beträgt 2000 m, der kürzeste 800 m.

Bild 1 Ein Schnellbahnzug von Leipzig Hbf kommend hält am Außenbahnsteig des neu errichteten Haltepunktes Coppiplatz

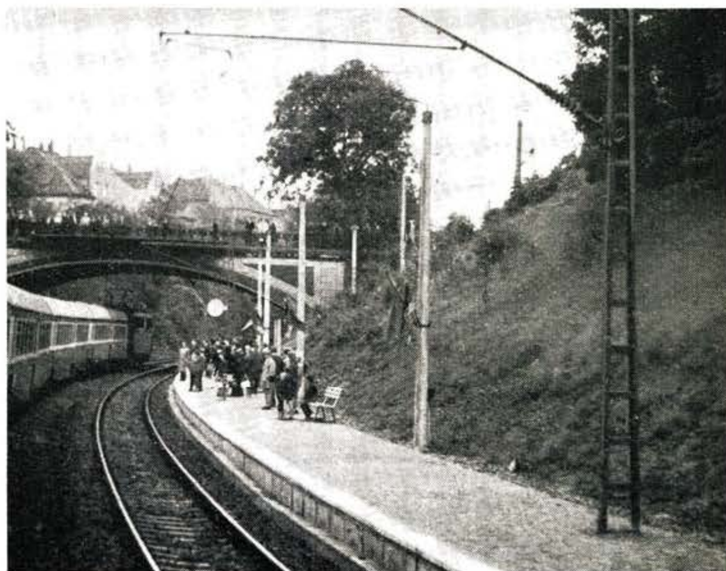
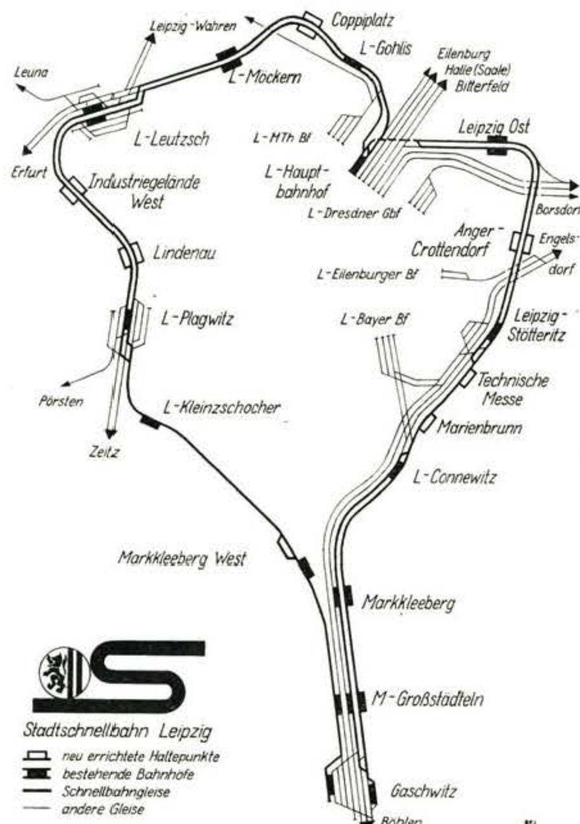




Bild 2 Ähnlich wie in Berlin weist ein S-Bahn-Symbol auf den Zugang zur Stadtschnellbahn hin (Haltepunkt Lindenau)

Bild 3 Die Streckenführung und die Lage der Bahnsteige zu den befahrenen Gleisen zeigt diese Karte



An den bestehenden Bahnhöfen und Haltepunkten wurden vielfach neue bzw. bessere Zugangsmöglichkeiten geschaffen, indem Tunnel und Fußgängerbrükken angelegt wurden.

4. Streckenausbau

Der Stadtschnellbahnbetrieb wird gemeinsam mit dem Fernbahnbetrieb auf den gleichen Gleisen abgewickelt. Die Strecke ist zum größten Teil zweigleisig; eine Ausnahme bildet der Abschnitt Leipzig–Plagwitz – Gaschwitz mit dem Kreuzungsbahnhof Markkleeberg West. In Richtung Leipzig–Stötteritz – Leipzig–Connewitz benutzen die S-Bahn-Züge das linke Gleis, um die Haltepunkte Technische Messe und Marienbrunn zu bedienen. Beide konnten nur an einer Seite der Strecke errichtet werden, da auf der anderen die zweigleisige Güterzugstrecke vorbei führt. Weitere betriebliche Zwangspunkte, die für die Fahrplangestaltung ausschlaggebend sind, ist der eingleisige Verkehrstunnel zwischen der Ost- und Westseite des Hauptbahnhofes sowie die Ein- und Ausfädelung der Züge auf die Magistrale in Richtung Erfurt.

Zum Erhöhen der Streckendurchlaßfähigkeit wurde zwischen Leipzig-Gohlis und Leipzig-Leutzsch automatischer Streckenblock eingerichtet, bei dem erstmalig Achszähler statt der störanfälligen Gleisstromkreise angewendet wurden.

In Gaschwitz, Leipzig-Plagwitz, Leipzig-Leutzsch und Leipzig Hbf mußten für den S-Bahn-Verkehr neue Fahrstraßen geschaffen bzw. bestehende verändert werden. Eine neue Weichenverbindung war nur in Gaschwitz notwendig, um nicht auf den durchgehenden Hauptgleisen wenden zu müssen. Demzufolge waren auch die Fahrleitungsarbeiten gering. Lediglich im Verkehrstunnel zwischen der Ost- und Westseite des Hauptbahnhofs mußte Fahrdraht gezogen werden. Dieser ist aber spannungslos, da der geforderte Schutzabstand zwischen Fahrleitung und Tunneldecke nicht gewahrt ist; der Zug muß also mit Schwung durchfahren.

5. Fahrzeugeinsatz

Da alle Strecken elektrifiziert sind, lag es nahe, diese Traktion für den Schnellbahnverkehr zu nutzen. Jedoch mußten die vorhandenen Fahrzeuge eingesetzt werden, da elektrische Nahverkehrstriebwagen erst entwickelt werden. Für kurze Wendezeiten und Aufenthalte, wie sie besonders durch Kopfmachen der Züge im Hauptbahnhof und in Gaschwitz gefordert werden, bot sich das Wendezugprinzip an.

Eine Wendezugeinheit besteht aus einer Ellok der BR E 11 und fünf vierachsigen Mitteleinstiegwagen des Typs E 5 (frühere Gattungsnummer 250, jetzt 29-14), von denen einer als Steuerwagen umgebaut ist.

Die Wagen, die einen doppeltürigen Mitteleinstieg und je einen eintürigen Einstieg am Ende des Wagens besitzen, bieten damit für den S-Bahn-Verkehr durch schnellen Fahrgastwechsel und den teilweise 550 mm hohen Bahnsteigen kurze Aufenthaltszeiten. Je Einheit werden rund 600 Plätze, davon 350 Sitzplätze angeboten.

Die Ellok wird vom Steuerwagen aus direkt gesteuert. Dort ist auch eine UKW-Funkeinrichtung installiert, mit der über an der Strecke befindliche Festpunkte mit dem S-Bahn-Dispatcher sowie mit den Fahrdienstleitern größerer Bahnhöfe gesprochen werden kann. Für die Verständigung zwischen Ellok und Steuerwagen untereinander besteht eine drahtgebundene Fernsprechverbindung.

Sämtliche Wagen sind mit einer von der Straßenbahn her bekannten elektrischen Türschließeinrichtung aus-

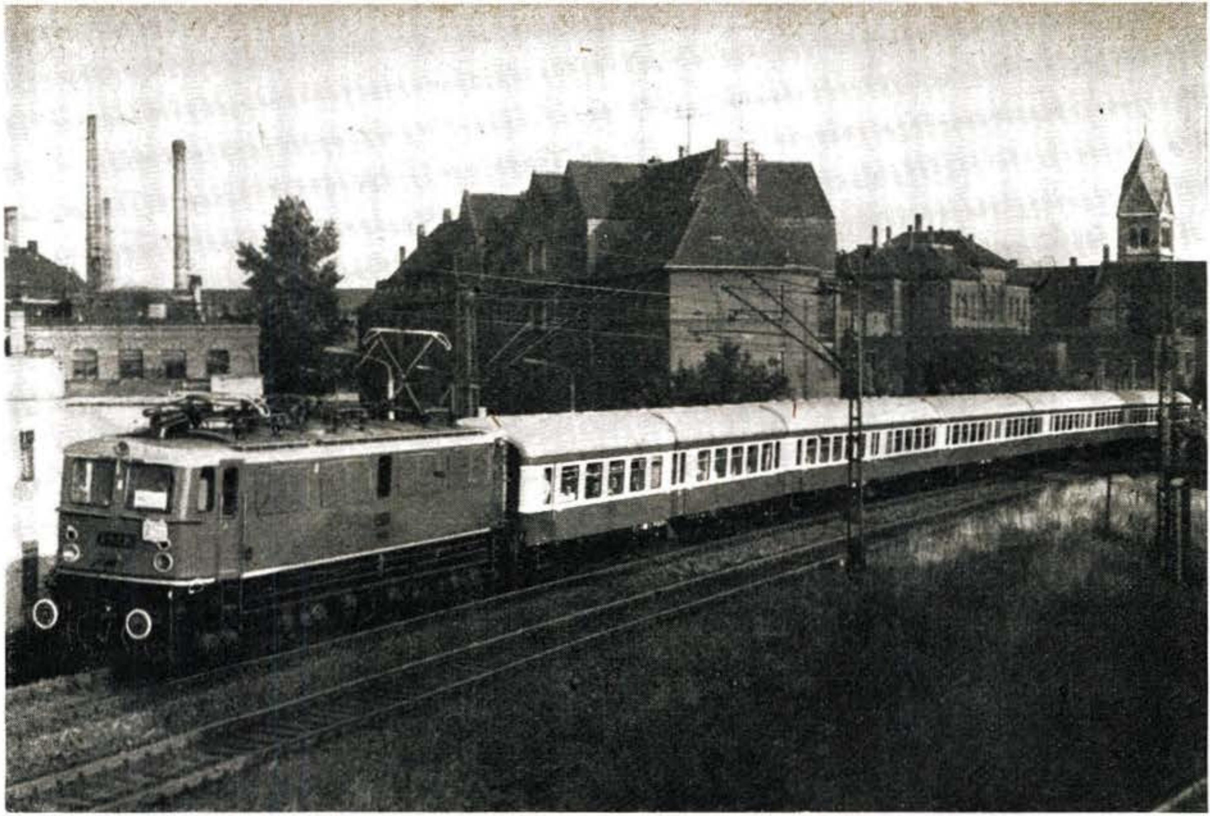


Bild 4 Eine Ellok der BR E 11 zieht den S-Bahn-Zug, der in Richtung S 2 verkehrt (hier nach Verlassen des Bahnhofs Leipzig-Plagwitz)

gestattet. Zuvor ertönt an allen Einstiegen eine Klingel und gleichzeitig leuchtet eine gelbe Warnlampe auf.

Die in Blau-Gelb, Leipzigs Stadtfarben, gehaltenen Wagen sowie die blaue Ellok, die unter dem Dach und an der unteren Seite des Wagenkastens mit gelben Zierstreifen abgesetzt ist, bieten einen optisch gefälligen Eindruck und unterscheiden sich in markanter Weise von den übrigen Eisenbahnfahrzeugen.

6. Fahr- und Umlaufplan

Wie bereits dargelegt, bringt der Streckenausbau einige betriebliche Zwangspunkte mit sich, die sich natürlich auf die Fahrplangestaltung auswirken. Der konzipierte Grundfahrplan gestattet trotzdem eine 20-Minuten-Zugfolge im starren Fahrplan. Grundsätzlich sind Aufenthalte von nur 30 Sekunden vorgesehen, auf dem Kreuzungsbahnhof Leipzig-Plagwitz dagegen 72 Sekunden und auf dem Hauptbahnhof 120 Sekunden.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h, wenn die Ellok den Zug zieht (Gaschwitz – Leipzig-Stötteritz – Hbf und Gaschwitz – Leipzig-Plagwitz – Hbf), und 90 km/h, wenn vom Steuerwagen aus gefahren wird. Die gesamte 36,4 km lange Strecke wird in 61 bzw. 67 Minuten durchfahren, was einer Reisegeschwindigkeit von 35,8 bzw. 32,6 km/h entspricht. (Vergleichsweise Leipziger Straßenbahn: 16 bis 18 km/h, im Stadtzentrum nur 8 bis 10 km/h).

Der Umlaufplan ist so festgelegt, daß ein in Gaschwitz eingetroffener Zug wieder in die Richtung zurückfährt, aus der er gekommen ist. Das bedeutet, daß zwischen Leipzig-Connewitz und Leipzig-Plagwitz über Gaschwitz keine direkte Verbindung besteht. Dies ist auch nicht erforderlich, da die Reisenden ein Umsteigen auf dem Hp Markkleeberg-Großstädteln wegen des Zeitgewinns vorziehen. Betriebliche Vorteile bieten sich dadurch in Gaschwitz, da die S-Bahn-Züge die durch-

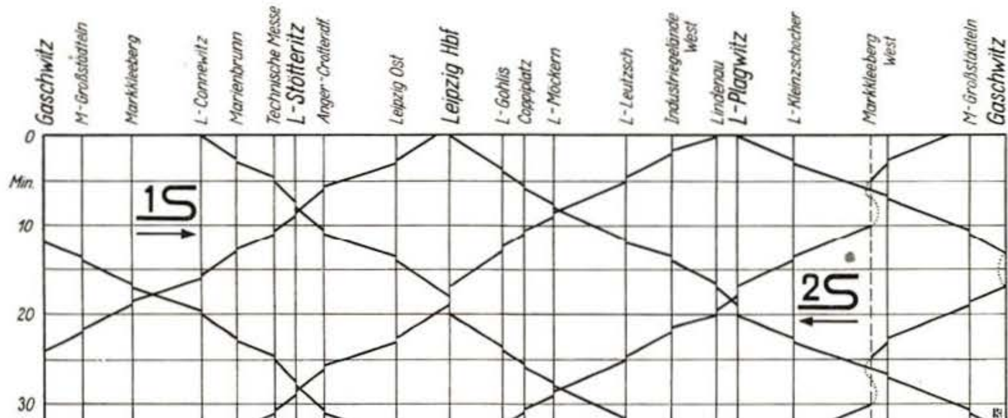


Bild 5 Grundnetz-Fahrplan der Leipziger S-Bahn für eine 20-Minuten-Zugfolge (Sommerfahrplan 1969)

gehenden Hauptgleise nicht kreuzen müssen, also der Fernverkehr nicht behindert wird.

Da die Züge im Führerstand der Ellok bzw. des Steuerwagens nur mit dem Ziel „Gaschwitz" gekennzeichnet sind, ist zusätzlich noch eine Linienbezeichnung angebracht. Die Streckenführung Gaschwitz – Leipzig-Stötteritz – Leipzig Hbf – Leipzig-Plagwitz – Markkleeberg West – Gaschwitz führt die Linienbezeichnung S 1 und die der Gegenrichtung S 2. Analog dazu sind im Fahrplan ungerade und gerade Zugnummern zu finden.

Da die Schnellbahn hauptsächlich dem Berufsverkehr dient, wird im 20-Minuten-Abstand gefahren. Während der übrigen Zeit wird die Zugfolge auf 40 oder 60 Minuten aufgelockert. Im einzelnen beträgt der Fahrabstand von 4.20 Uhr bis 9.00 Uhr, von 12.30 Uhr bis 18.30 Uhr und 21.00 Uhr bis 24.00 Uhr 20 Minuten, von 9.00 Uhr bis 12.30 Uhr 60 Minuten und 18.30 Uhr bis 21.00 Uhr 40 Minuten. Insgesamt verkehren pro Tag 48 Züge je Richtung.

Bemerkenswert ist, daß zwischen Markkleeberg West und Gaschwitz nur im Berufsverkehr Züge verkehren. Außerhalb dieser Zeit besteht dafür wenig Bedürfnis, zumal auch über Leipzig Hbf gefahren werden kann. Trotzdem bestehen zwischen Markkleeberg West und Gaschwitz zusätzliche Triebwagenverbindungen für die Schichtarbeiter. Andererseits verkehren während des Berufsverkehrs S-Bahn-Züge auch von und nach Espenhain, Neukieritzsch, Borna und Altenburg, so daß den Werktätigen besondere günstige Verbindungen angeboten werden.

Das Schnellbahnnetz wird durch einen zwischen Leipzig Bayerischer Bf und Leipzig-Connewitz bzw. Gaschwitz pendelnden Triebwagen im Berufsverkehr ergänzt, der ebenfalls mit S-Bahn-Fahrkarten benutzt werden kann.

7. Betriebsleitung

Die Schnellbahn durchfährt vier Dispatcherkreise des Rba Leipzig. Ein Überwachen wäre nur für jede einzelne Zugfahrt in einem Kreis möglich, ohne daß bei Störungen oder eventuellen Verspätungen vorausschauende Maßnahmen eingeleitet werden können, um die festgelegten Umläufe dennoch zu sichern. Deshalb wurde ein besonderer S-Bahn-Dispatcher eingesetzt, der über UKW-Sprechfunk mit allen sieben Zügen in Verbindung steht.

Vorbereitete Störungsmodelle erleichtern dem S-Bahn-Dispatcher die Entscheidungsfindung. Er ist auch befugt, den achten Zug, der als Reserveeinheit fahrbereit in Leipzig Hbf steht, einzusetzen, um Zugausfälle zu vermeiden.

Des weiteren steht er in enger Verbindung zum Dispatcher der LVB, so daß gemeinsam operative Maßnahmen eingeleitet werden können, um die Folgen von Betriebsstörungen auf einen kleinen Raum zu begrenzen. Von beiden wird auch entschieden, in welchen Fällen Monatskarten der DR und der LVB gegenseitig für die Fahrt mit einem anderen Verkehrsmittel anerkannt werden.

8. Tarif

Der bei der Reichsbahn gültige Entfernungstarif für Einzelfahrten wird bei der Stadtschnellbahn nicht angewendet. Der Zonentarif sieht für Fahrten mit S-Bahn-Zügen ohne Fahrtunterbrechung zwei Preisstufen vor:

für eine Kurzstrecke im S-Bahn-Bereich (bis zur fünften Haltestelle ab Zusteigebahnhof)	–,30 M,
in allen anderen Fällen	–,50 M.

Damit werden gegenüber dem Entfernungstarif erhebliche Ermäßigungen gewährt, die bis zu –,50 M für Kurzstrecken (bei 2000 m durchschnittlichen Haltepunktabstand kann rund 10 km gefahren werden) und bis zu 2,50 M (bei 37 km für den Vollring) betragen können.

Die Abfertigung erfolgt im von der Straßenbahn her bekannten Zahlboxsystem im Zug. In die jeweils im Mitteleinstieg der Wagen aufgestellten Zahlboxen können Bargeld, vorher gelöste S-Bahn-Einzelfahrkarten und S-Bahn-Sammelkartenabschnitte eingeworfen werden. Für Kurzstreckenfahrten ist ein Rollenfahrschein zu entnehmen, sonst zwei Rollenfahrscheine. Unentgeltlich werden nur befördert Kinder bis 4 Jahren, Blinde mit ihrem ständigen Begleiter oder Führerhund sowie Begleiter von Schwerbeschädigten, deren Schwerbeschädigtenausweis die freie Fahrt des ständig notwendigen Begleiters vorsieht.

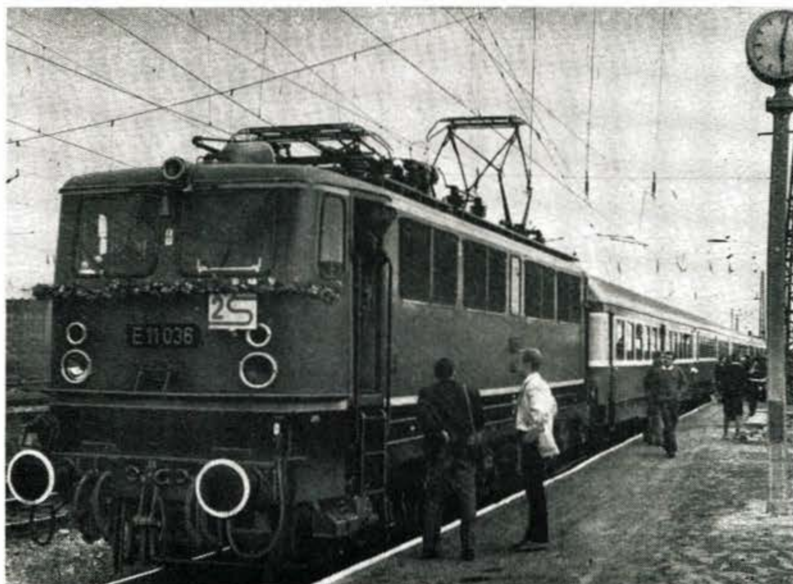


Bild 6 Die girlandengeschmückte Ellok des ersten S-Bahn-Zuges, der am 12. Juli 1969 für die Erbauer der Stadtschnellbahn verkehrte, während des kurzen Wendeaufenthaltes in Gaschwitz



Bild 7 Die Bahnsteige 6 und 7 des Leipziger Hauptbahnhofes sind für den Schnellbahnbetrieb reserviert
Fotos: Karlheinz Brust, Dresden. Zeichnungen: Kuhlmann, Berlin

Analog den Einzelfahrkarten werden auch Monatskarten ausgegeben, die 15 Mark kosten; für die zwischen fünf S-Bahnhöfen gültigen Kurzstrecken-Monatskarten sind nur 10 Mark zu entrichten. Daneben können auch kombinierte Monatskarten erworben werden, die auf dem gesamten S-Bahn-Netz und ein oder zwei wählbaren LVB-Linien gültig sind und nur 15 bzw. 18 Mark kosten. S-Bahn-Monatskarten aller Art gelten auch in Personenzügen im S-Bahn-Bereich.

Neben diesen Fahrausweisen werden auch antragsgebundene Arbeiter- und Schülermonatskarten zwischen frei wählbaren Bahnhöfen zu den bekannten Bedingungen ausgegeben. Mit ihnen wird eine weitere Ermäßigung gegenüber S-Bahn-Monatskarten gewährt. Handgepäck, Kinderwagen, Skier und Musikinstrumente werden kostenlos befördert. Jedoch dürfen Fahrräder, Handwagen und sperrige Gegenstände nicht mit in die S-Bahn-Züge genommen werden, weil das Ein- und Ausladen wegen des vorhandenen Höhenunterschiedes zwischen Bahnsteig und Wagen die kurzen Aufenthaltszeiten überschreiten würde.

9. Eröffnung und Ausblick

Die Stadtschnellbahn Leipzig wurde am 12. Juli 1969 feierlich eröffnet. Prominente Gäste waren das Mitglied des Politbüros des ZK der SED und 1. Sekretär der SED-Bezirksleitung, Genosse Paul Fröhlich, und der Minister für Verkehrswesen, Genosse Dr. Erwin Kramer. Ferner fanden sich zahlreiche Vertreter des Rates des Bezirkes und der Messestadt ein.

Pünktlich 17.39 Uhr rollte der festlich geschmückte Sonderzug, in dem die Ehrengäste und die Erbauer der S-Bahn Platz genommen hatten, zur Fahrt aus der Halle des Hauptbahnhofes über Leipzig-Stötteritz nach Gaschwitz. Die Rückfahrt erfolgte über Leipzig-Plagwitz und endete nach genau 61 Minuten wieder auf dem Hauptbahnhof. Zwei weitere Sonderzüge, einer in Richtung S 1, der andere in Richtung S 2, luden die Leipziger zu einer ersten, kostenlosen Fahrt ein.

Am 13. und 14. Juli 1969 konnte die S-Bahn von allen unentgeltlich benutzt werden. Jeder erhielt so die Möglichkeit, sich seinen günstigsten Fahrtweg herauszusuchen. Zur Erinnerung an die Eröffnung der Stadtschnellbahn wurden Ersttagskarten mit zwei verschiedenen Rückseiten-Aufdrucken für 50 Pfennig ausgegeben, die im Zug gelocht wurden und von vielen als wertvolles Souvenir mit nach Hause genommen wurden.

Die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“ des DMV ließ sich einen besonderen Knüller einfallen und stellte die Streckenführung auf einer Fläche von 10 × 6,5 m im Maßstab 1 : 1000 dar. Auf der großen Platte, die in der Westhalle des Leipziger Hauptbahnhofs aufgestellt war und ständig von vielen Besuchern umlagert wurde, war nicht nur das Stadtbild zu erkennen, sondern es verkehrten auf TT-Spur-Gleisen auch die blaugelben S-Bahn-Züge.

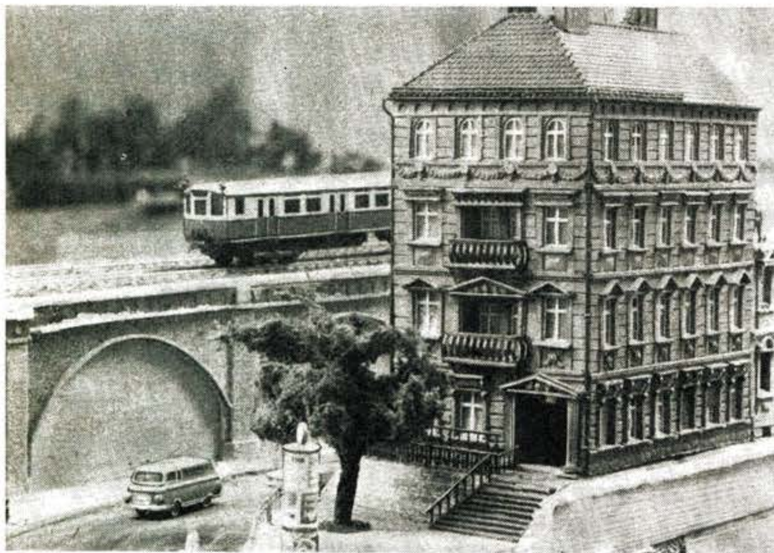
Nach dem hoffnungsvollen Start der Schnellbahn werden bereits weitere Pläne geschmiedet. Im Perspektivplanzeitraum (bis 1975) ist vorgesehen, zwischen Leipzig-Kleinzschocher und Leipzig-Connewitz durch den Bau der Wolfswinkel-Kurve den Ring zu schließen. Auch das Projekt der unterirdischen Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Bayrischen Bf nimmt Gestalt an. Aber bereits Ende 1970 werden die Leipziger auf den S-Bahn-Strecken zwei Halbzüge der neuen elektrischen Nahverkehrstriebwagen bei ihren Probefahrten bewundern können.

Literaturhinweis:

Seebonn, Walter: Stadtschnellbahn Leipzig. Deutsche Eisenbahntechnik 17 (1969) Heft 7, Seiten 338–342.

Vom Teerwerk Erkner zum Telespargel

Aus dem Leben der Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" Berlin


1


2

Wenn das Thermometer draußen Minusgrade anzeigt, brodelt es vielversprechend auf dem kleinen Küchenherd, der außerdem wohlige Wärme verströmt. So können die Kollegen, die von der Arbeit kommen, einen kleinen warmen Imbiß zu sich nehmen, bevor sie ans Werk an die Modellbahnplatte gehen.

Es sind etwa sechs bis acht Modelleisenbahner, die allwöchentlich an einem Feierabend „bauen gehen", mehr Platz ist auch nicht in der kleinen, schwervermietbaren Wohnung im Hinterhaus der Wilhelm-Pieck-Straße in Berlin. Sie werden jedoch unterstützt von einer weit größeren Zahl von „Heimarbeitern", die Zubehör und Einzelteile zuliefern.

Während in der einen Ecke der „Zimmermann" neue Plattenrahmen zusammenfügt, sind in einer anderen die „Gleisbauer" am Werk, gefolgt von den „Landschaftsgestaltern". Das Aufleuchten bunter Lämpchen und das Klicken von Schaltrelais kennzeichnet den Arbeitsplatz der „Elektriker", denen die Schaltung und Verdrahtung der Anlage obliegt. Dies alles geschieht nach genauem Arbeitsplan, vom „Werkstattleiter", dem Freund Wermke, angeleitet und überwacht.

Seit 1963 besteht die Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg", die im Rahmen der Nationalen Front als einer von mehreren Zirkeln des Wirkungsbereichs 43 zur Aktivierung der Massenarbeit im Wohngebiet gegründet wurde.

Der Entschluß, eine S-Bahn-Anlage zu bauen, reifte im Jahre 1964, nachdem die erwähnte Wohnung von der Nationalen Front zur Verfügung gestellt und von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft gründlich renoviert worden war. Zur gleichen Zeit ist auch die erste Modellbahn-Ausstellung im Aufklärungslokal Weinbergsweg mit vorwiegend Vitrinenmodellen gezeigt worden. Der Erfolg war eine Erhöhung der Mitgliederzahl und damit eine weitere Aktivierung der Arbeit, so daß in der Ausstellung zum Tag des Eisenbahners im nächsten Jahr bereits der erste Bauabschnitt der Anlage — Bahnhof Erkner mit Teerwerk und Umgebung — gezeigt werden konnte.

Die 1. Berliner Modellbahn-Ausstellung im Juni 1967 bildete einen Höhepunkt unserer bisherigen Arbeit. An der Ausstellung beteiligten sich mehrere Berliner Arbeitsgemeinschaften und Einzel-Modellbauer mit Modellen und Anlagen. Hier konnten wir schon den gesamten Streckenabschnitt Alexanderplatz — Erkner mit provisorischem Fahrbetrieb der Öffentlichkeit vorstellen. Anschließend ging die Anlage das erste Mal auf Reisen, zur Ausstellung nach Halberstadt, auf der sie,

wie vorher auch in Berlin, einiges Aufsehen bei Besuchern und Fachleuten erregte.
Inzwischen ist der Bau fortgeschritten, und Vorarbeiten für eine Erweiterung und Komplettierung sind in vollem Gange.
Zur Zeit sind in der Arbeitsgemeinschaft 25 Mitglieder tätig, das älteste ist 77 Jahre, das jüngste 17 Jahre alt. Die Mitglieder kommen aus allen Bereichen der Volkswirtschaft und des gesellschaftlichen Lebens: Industrie, Handwerk, Handel, Verkehr, Bildung und Kultur. Sie kommen teilweise von weit her in die Stadtmitte Berlins: aus Woltersdorf, Adlershof, Karolinenhof und Friedrichshagen.

Gesellschaftliche und fachliche Aktivität zeichnet die Mitglieder seit Bestehen der Arbeitsgemeinschaft aus, die auch ihren Niederschlag in zahlreichen Anerkennungen fand. Seit Jahren arbeiten die Modellbahnfreunde Hildebrandt und Schönherr aktiv und erfolgreich als Mitglieder des Bezirksvorstandes Berlin des DMV. Der alljährliche Modellbahn-Wettbewerb brachte 1966 drei Preise – darunter einen 1. Preis in Budapest – und 1967 zwei Preise auf das Konto der Arbeitsgemeinschaft. Auf der Bezirksdelegiertenkonferenz 1968 des DMV in Berlin wurden vier Freunde mit der Ehrennadel des DMV in Bronze und drei Freunde mit Buchprämien ausgezeichnet. Innerhalb der Arbeitsgemeinschaft wurden bisher sechs Modelleisenbahner mit Geldprämien für besonders aktive Arbeit bedacht. Obwohl fast jedes Mitglied über eine eigene Heimanlage verfügt oder sich mit dem Bau von Modellen aller Art und Nenngrößen beschäftigt, ist die Gemeinschaftsanlage Mittelpunkt aller Aktivitäten der Mitglieder. Sie stellt jedoch große Anforderungen an persönliche Opferbereitschaft und Organisationstalent mancher Mitglieder, insbesondere bei der Beschaffung spezieller Werkzeuge und Materialien aller Art. So ist aus der anfänglichen Not jetzt die Tugend geworden, auf der Anlage keinerlei Industriematerial fertig zu verwenden. Von der Straßenlaterne über den Weichenantrieb zu den Signalen, vom Fahrzeugpark bis zu sämtlichen Gebäuden ist alles im Eigenbau hergestellt und bildet so eine der Besonderheiten der Anlage. Die Anlage in der Nenngröße H0 mit Ausschnitten der Berliner S-Bahn-Strecke Alexanderplatz – Erkner hat zwei S-Bahn- und zwei Fernbahngleise. Sie besteht aus zwölf Platten in Skelettbauweise von je 0,80 × 2,30 bzw. 1,75 m, die in U-Form ausgelegt sind und deren offene Schenkel im nächsten Bauabschnitt vereinigt werden, um die Möglichkeit des Kreis-

Bild 1 Bis dicht an die Stadtbahntrasse ließen die Grundstücksspekulanten der Gründerjahre die Wohnhäuser in Berlin errichten. Dieser Bauzustand ist auf der Anlage an einigen Objekten angedeutet. Hier passiert ein ET 165 ein für diese Zeit typisches Haus.

Bild 2 Die Jugendlichen Gerhard Strache, Dietrich Last und Peter Wermke (von l. n. r.) legen unter Anleitung des Werkstattleiters Günter Wermke letzte Hand an die Darstellung des Abrisses der alten Großhandels-Markthalle, an deren Stelle heute die neue Zentralmarkthalle steht.

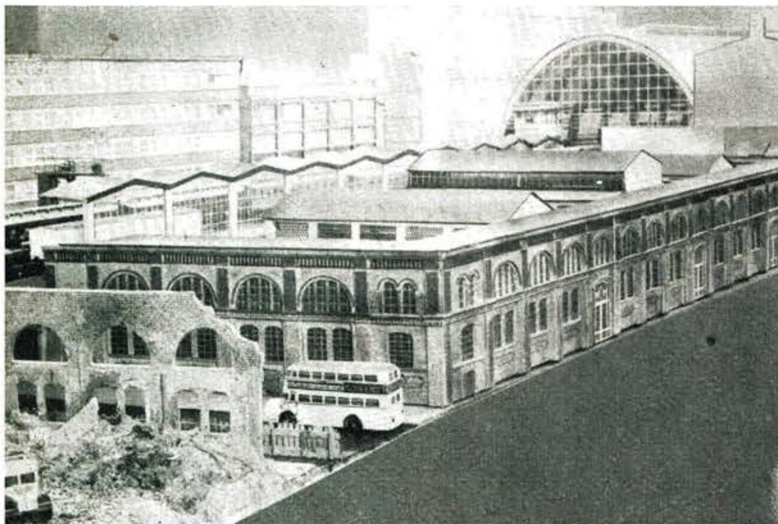
3


Bild 3 Blick auf das Modell des rekonstruierten Bahnhofs Berlin-Alexanderplatz. Im Vordergrund zwei Züge der Baureihe ET 167 bei der Ein- bzw. Ausfahrt. Im Hintergrund fehlt noch der im Bau befindliche Fernsehturm.

Fotos: Werner Lehmann (5), Dieter Breitenborn (3)

Bild 4 Nicht nur der Leiter der Arbeitsgemeinschaft, Otto Hildebrandt, ist von der Qualität der Häusermodelle der Innenstadt, die von seiner Frau Eleonore gebaut wurden, beeindruckt. Besonders gelungen ist das Modell des Gerichtsgebäudes in der Littenstraße, dessen Vorbild unter Denkmalschutz steht.

4

5



6

Bild 5 Gesamteindruck der Umbauung des Berliner Alexanderplatzes.

Bild 6 Dieses Foto könnte Anfang der 30er Jahre aufgenommen worden sein. Auf dem Fernbahngleis wird ein D-Zug von der Lok 03 154 (teilverkleidet) gefördert, während eine „U-Boot"-Straßenbahn die Unterführung durchfährt.

Bild 7 Modell-Milieustudie aus der weiteren Umgebung des Berliner Alexanderplatzes.

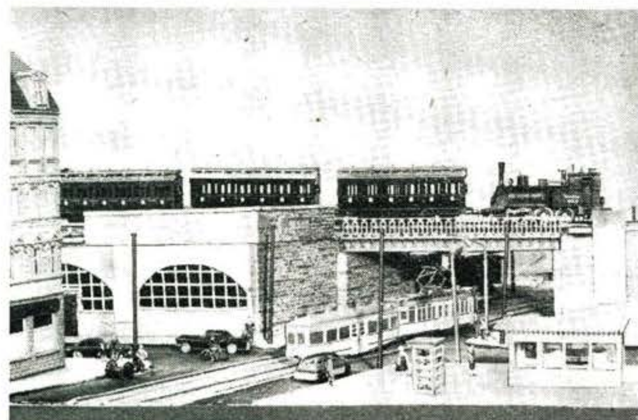
Bild 8 Über einem ausgedienten Globus wird die Kugel des Telespargels geformt. Dabei mußten etwa 1400 handgedrückte Einzelteile zusammengelötet werden.

verkehrs bei der Fernbahn zu haben. Neben nahezu vorbildgetreuem Betrieb der S-Bahn wurde der genauen Gestaltung der Hochbauten an besonderen Blickpunkten großer Wert beigemessen. So sind bedeutendste Anziehungspunkte: der gesamte Alexanderplatz mit dem 2 m langen Bahnhofsgebäude und allen umliegenden Bauwerken – überragt vom 3,60 m hohen Fernsehturm – sowie die 0,67 m lange Fernbahnbrücke am Betriebsbahnhof Rummelsburg (vom Freund Gierasch aus Messing vorbildgetreu gefertigt) und der Bahnhof Erkner.

Zum 20. Jahrestag der Gründung der DDR hatte sich die Arbeitsgemeinschaft vorgenommen, die Anlage soweit betriebsfähig herzurichten, so daß sie einem größeren Teil der Bevölkerung in einer repräsentativen Ausstellung gezeigt werden konnte. Unsere AG wollte damit zeigen, daß sie ihren Platz in der sozialistischen Menschengemeinschaft kennt und nicht an den Erfordernissen unserer Zeit vorbeisieht. Die Anlage wird, nachdem das Großbauvorhaben Berliner Stadtzentrum beendet ist, dokumentarischen Wert erhalten.

Wenn auch in den zurückliegenden Jahren dank der Initiative und der aufopferungsvollen Arbeit besonders der Freunde Hildebrandt, Wermke, Lehmann und anderer oft mehr als erwartet geleistet worden ist, so stehen noch viele Schwierigkeiten bei der Fertigstellung der Anlage bevor. Deshalb wäre eine tatkräftige Verstärkung – besonders in der Fachrichtung Elektrotechnik – sehr wünschenswert. Vielleicht fühlt sich dieser oder jener Modellbahnfreund hier angesprochen und leiht der Arbeitsgemeinschaft seine Kenntnisse und Fertigkeiten, er ist herzlich willkommen bei unserer Zusammenkunft an jedem dritten Donnerstag im Monat im Aufklärungslokal der Nationalen Front in Berlin, Weinbergsweg 23.

Gerhard Melzow, Berlin



7



8

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat – wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Berlin-Bohnsdorf

Im Institut für Schienenfahrzeuge Berlin, Adlergestell 598, hat sich unter Leitung von Herrn Dr. Klubescheidt eine neue Arbeitsgemeinschaft gebildet, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Schwerin

Vom 29. bis 30. November 1969 wird im Klubhaus der Eisenbahner eine Modellbahnausstellung gezeigt. Öffnungszeiten: 9.00 bis 18.00 Uhr.

Schwaan

Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft werden alle Modellbahnfreunde aus Schwaan und Umgebung gebeten, sich bei Herrn Hans Hennings, Laagestraße 1, zu melden.

Forst (Lausitz)

Die Arbeitsgemeinschaft 2/5 Forst (Lausitz) veranstaltet in der Zeit vom 15. bis 23. November 1969 ihre 3. Modellbahnausstellung im Klubraum des Bahnhofs Forst. Öffnungszeiten: am 15., 16., 22. und 23. November von 10.00 bis 17.00 Uhr; am 17. bis 21. November von 15.00 bis 19.00 Uhr.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Erfurt

Im Monat November organisiert die ZAG Erfurt wieder einen Lichtbildervortrag für ihre Mitglieder: „Die Triebwagen der europäischen Staats- und Privatbahnen." Meldungen sind an Herrn Werner Umlauf, Leiter der ZAG, zu richten.

Magdeburg

Vom 16. bis 30. November 1969 findet im Karl-Marx-Saal, Leipzig Hbf, eine Modellbahnausstellung statt. Die Ausstellung ist täglich von 9.00 bis 19.00 Uhr geöffnet. Gezeigt werden Heimanlagen und das Containertransportsystem der DDR.

Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Entgegen der Ankündigung im Heft 10 findet die Ausstellung im Kulturraum des Bahnhofs Wilhelm-Pieck-Stadt Guben vom 29. November bis 7. Dezember 1969 statt. Öffnungszeiten: Samstag und Sonntag von 10.00 bis 17.00 Uhr, werktags von 15.00 bis 19.00 Uhr.

Wer hat – wer braucht?

11/1 Suche zu kaufen: „Der Modelleisenbahner", Jahrgänge 1952 bis 1957; BR 03 und 42 (auch beschädigt).

11/2 Suche: „Das Signal" Nr. 11, 13, 17, 19, 22, 23 und Hefte vor 4/1963 (außer IV/1961 und 1/1962); Fahrzeuge Spur H0 aller Fabrikate und Jahrgänge (auch defekt und Einzelteile); Plaste-Gebäude Spur H0.

11/3 Verkaufe: BR 23^{10} von Zeuke.

11/4 Suche: „Das Signal", komplett ungebunden. Biete: Kurz, Modellbahntechnik I und II, 20 Kellogschalter, 50 Fernmeldesteckklampen 24 V, 0,05 V einschließlich Fassungen, 12 Radsätze.

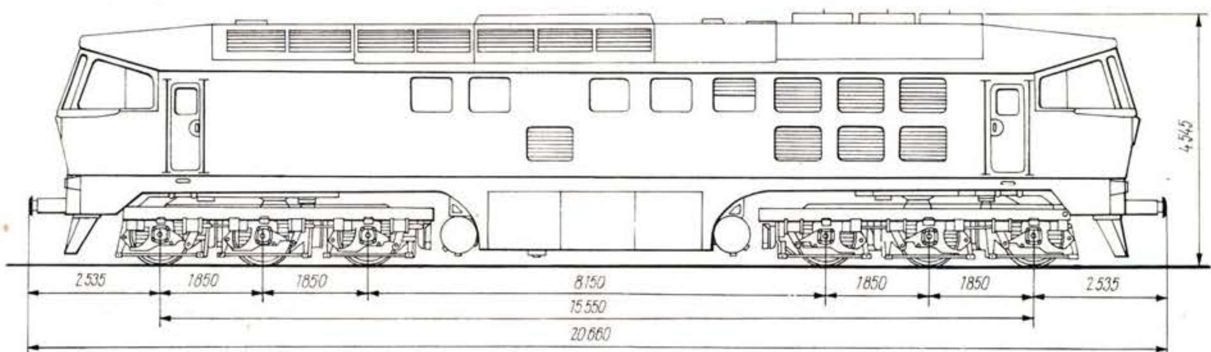
11/5 Biete: Schienenmaterial und Weichen sowie diverse Wagen und Triebfahrzeuge Spur 0; außerdem eine Drehscheibe und diverses Zubehör einschließlich Fahrtrafo. Suche: Maschinenkühlwagen, Fabrikat Schicht (H0) sowie Schmalspurfahrzeuge der Fa. Herr.

11/6 Suche Bauzeichnungen für „Adler", „Saxonia" und S 1 sowie für Straßenbahnen, Pferdebahnen und O-Busse.

11/7 Suche einzelne Vor- und Nachläufer für Piko R 23, auch ohne Räder.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Maßskizze der Lokomotive V 300 (siehe auch den Beitrag „Neue dieselelektrische Lokomotive der Baureihe V 300 für die DR" im Heft 10/1969)

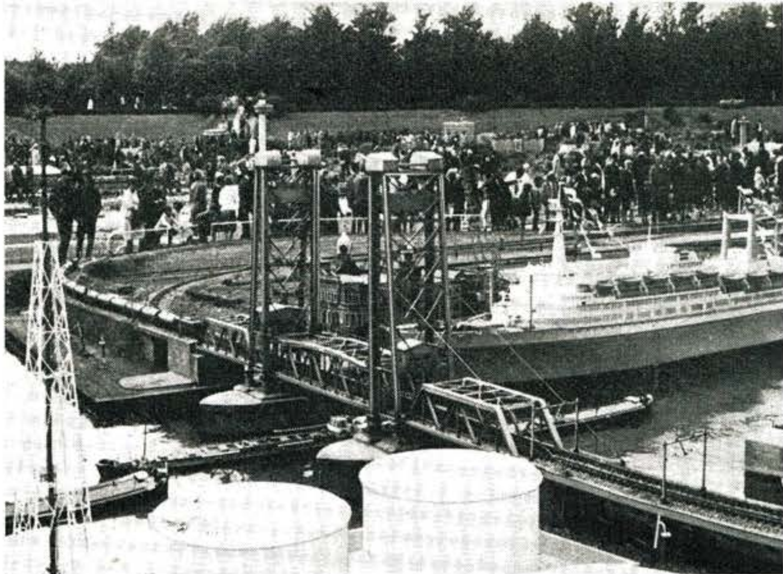


WISSEN SIE SCHON ...

- *daß 1892 die erste „Modelleisenbahn", eine Uhrwerkseisenbahn, auf der Leipziger Messe gezeigt wurde?*
- *daß die Spielwarenindustrie der DDR im letzten Jahr für 432 500 000 Mark (nach konstanten Preisen) Spielzeug herstellte, wovon etwa 40 Prozent in den Export gingen?*
- *daß die Steigerung des Spielwarenexports der DDR im letzten Jahr gegenüber dem Jahre 1960 389 Prozent beträgt?*
- *daß die Bezeichnung PIKO von der Bezeichnung Pionierkonstruktion abgeleitet wurde?*
- *daß der VEB PIKO Sonneberg Modelleisenbahnen und Zubehörartikel in fünfzehn Länder exportiert?*
- *daß die Spielwarenindustrie der DDR im letzten Jahr unter den führenden Spielwarenproduzenten der Welt den achten Platz einnahm?*
- *daß die Spielwarenindustrie der DDR im letzten Jahr unter den führenden Spielwarenexporteuren der Welt den sechsten Platz einnahm?*
- *daß die TT-Diesellokomotive V 200 der Firma Zeuke & Wegwerth KG aus 113 Einzelteilen besteht?*
- *daß 1951 erstmalig für die PIKO-Modellbahnproduktion Plaste eingesetzt wurden?*
- *daß 1952 bei der PIKO-Modellbahn mit der Einführung des Gleichstromsystems die Ablösung des Bakelit-Gleises erfolgte?*
- *daß der VEB PIKO als Leitbetrieb der Erzeugnisgruppe Modellbahnen, Modellbau und Zubehör mit dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband in der DDR, der Hochschule für Verkehrswesen Dresden, dem Institut für Schienenfahrzeuge Berlin, dem DAMW (Prüfdienststelle Erfurt), dem Verkehrsmuseum Dresden, dem VEB Waggonbau Ammendorf sehr eng zusammenarbeitet?*
- *daß der VEB PIKO Sonneberg in der DDR ein Netz von 188 Vertragswerkstätten unterhält?*
- *daß 1956 das PIKO-Gleisbildstellwerk in Baukastenausführung auf dem Markt erschien?*
- *daß von den drei schmalspurigen Straßenbahnlinien im Dresdner Raum die am 3. März 1906 eröffnete und 9.1 km lange Lockwitztalbahn (Linie 31) die letzte ist, welche noch betrieben wird? Diese von Dresden-Niedersedlitz nach Kreischa verkehrende Überlandstraßenbahn erhält in nächster Zeit modernere Triebwagen.*

Foto: Reinfried Knöbel, Dresden





Eine interessante Freiland-Modellbahn befindet sich in der Modellstadt Madurodam bei Den Haag in Holland. Die Aufnahme machte Herr J. K. Boldt 1965. Der Ausschnitt läßt die Größe der Gesamtanlage ahnen, auf der nicht nur umfangreiche Anlagen zum Bahnbetrieb, sondern auch Hafen- und Tankanlagen, viele Gebäude und Schiffe und eine mächtige Hubbrücke vom meisterhaften Modellbau zeugen.

Fotobeschaffung: Hans Weber, Berlin

Das Kind im Manne?

Bisweilen geschehen Dinge, die selbst dem verträglichsten Zeitgenossen, wie man so schön sagt, über die Hutschnur gehen. Da bringt die „Leipziger Volkszeitung" in ihrer Ausgabe vom 5. August 1969 eine Meldung aus der „Weltpresse" folgenden Wortlauts:

„Auch das gibt's
Nachdem der Juwelier Hendley zweimal von Dieben heimgesucht worden war, ersann er eine List: Er stellte nachts in seinem Laden eine Modelleisenbahn auf und kalkulierte mit dem Kind im Manne. Er behielt recht. Durch das Einschalten der Spielzeugeisenbahn wurde gleichzeitig eine Alarmanlage ausgelöst, und die Diebe, die erneut eingedrungen waren, wurden auf frischer Tat ertappt."

Ich bin der Meinung, daß hier endlich einmal eine Richtigstellung und eine Diskussion nottut. Wenn man sich die Meldung genau ansieht, muß man zunächst feststellen, daß der Berichterstatter mit den Begriffsbestimmungen unseres Fachgebiets auf dem Kriegsfuß steht. Erst heißt es, eine „Modelleisenbahn", und dann fährt eine „Spielzeugeisenbahn". Wenn nun noch eine Zeitung den überheblichen Ausdruck „Das Kind im Manne" aus der Mottenkiste des bürgerlichen Sprachgebrauchs kritiklos übernimmt, so werden die Modelleisenbahner darüber einfach böse.

Keinem Modelleisenbahner würde es je einfallen, z. B. einen Kartenspieler, einen Kegler oder einen Angler mit dem Begriff „kindlich" zu belegen. Der Kreis der Modelleisenbahner setzt sich heute, international gesehen, zum großen Teil aus älteren Menschen zusammen. Für viele ernsthafte und angestrengt arbeitende Menschen ist die schöpferische Beschäftigung mit der Modelleisenbahn eine stetige Quelle der Entspannung, die ihm neue Kraft für die berufliche Arbeit gibt. Das gilt besonders dann, wenn der betreffende Modelleisenbahner eigenhändig Modelle baut. Für viele Wissenschaftler ist die Modelleisenbahn zudem ein unentbehrliches Arbeitsmittel geworden.

Als Wissenschaftler bekenne ich mich offen dazu, daß ich seit über 40 Jahren Modelleisenbahner bin. Ich habe in meiner langen beruflichen Laufbahn über 100 Beiträge in wissenschaftlichen Zeitschriften veröffentlicht und 40 wissenschaftliche Bücher herausgegeben – und 40 Lokomotivmodelle gebaut.

Ich bin der Meinung, daß derjenige, der bei seinem Hobby schöpferisch tätig ist, diese gleiche Eigenschaft auch in seinem Beruf zeigen wird.

Da wir nun gerade bei den Fachzeitschriften sind: Viele wissenschaftliche Zeitschriften in der DDR (und gewiß auch in anderen Staaten) haben eine Auflage, die so etwa bei 3000 Exemplaren im Monat liegt. Ich schätze die Zahl der Modelleisenbahner in der DDR auf wenigstens 100 000. Soviel mir bekannt ist, wird die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" in der DDR in über 30 000 Exemplaren je Monat aufgelegt. (Anmerkung d. Redaktion: 38 000 Exemplare Verkaufsauflage.)

Muß man in diesem Zusammenhang noch darauf hinweisen, daß in unserem sozialistischen Staat das Modelleisenbahnwesen gesellschaftliche Unterstützung erhält?

In diesem Zusammenhang muß auch auf die Bedeutung des jährlichen Internationalen Modellbahnwettbewerbs und auf die gesellschaftlich anzuerkennende Arbeit der zahlreichen Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes in der DDR hingewiesen werden.

Wissen die Redakteure von der Tagespresse nicht, daß z. B. im Rahmen des Handelsabkommens der UdSSR und der DDR hinsichtlich der Lieferungen großer Mengen Modelleisenbahnen aus der DDR-Produktion umfangreiche Verträge abgeschlossen worden sind?

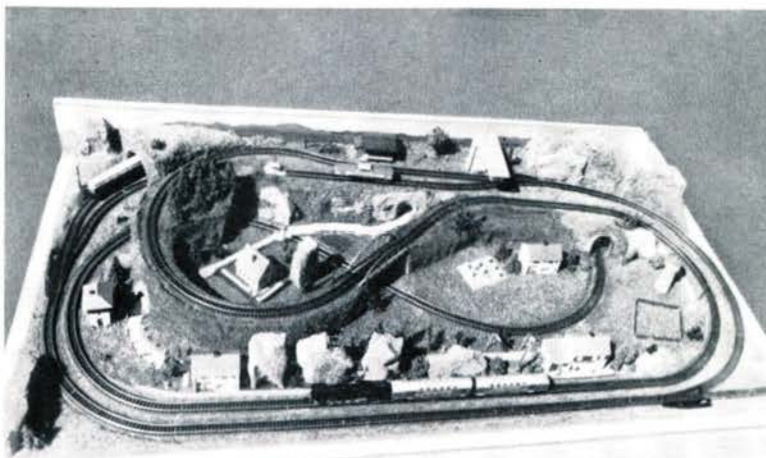
Mit Interesse habe ich die Berichte der verschiedensten Tageszeitungen über die letzten Modelleisenbahnausstellungen in vielen Orten unserer Republik verfolgt. Als Schriftsteller und Modelleisenbahner habe ich dabei oft den Eindruck gewonnen, daß ein in keiner Weise fachlich Informierter sich mühsam einen Artikel abgequält hat, der sich im Niveau kaum von der hier zum Anlaß genommenen Meldung unterscheidet.

Man soll nicht kritisieren, wenn man keinen Verbesserungsvorschlag zur Hand hat: Sollte man nicht öfter einmal eine Aussprache zwischen Presse und dem Modelleisenbahnfach herbeiführen?

Prof. Dr.-Ing. Udo Becher
Verdienter Techniker des Volkes, Leipzig

Seit $1\frac{1}{2}$ Jahren betreibe ich eine kleine Modelleisenbahn-Kofferanlage in der Nenngröße N. Wie bei vielen Modelleisenbahnfreunden, so fehlte auch mir der nun einmal notwendige Platz für eine Bahn der größeren Spurweiten. Deshalb also meine Entscheidung für die „Kleinste". Die Anlage ist nur 0,55 m mal 1,20 m groß. Trotzdem glaube ich eine gute – nicht überladene – Modelleisenbahn gebaut zu haben, und sie macht mir viel Freude. Zwei Lokomotiven aus meiner Werkstatt sind auf der Seite „Selbst gebaut" zu sehen.

Harald Bürger, Radeberg



1

Kofferanlage in der Nenngröße N

Bild 1 Gleisplan und Totalansicht der Anlage

Bild Eine Lokomotive der Baureihe 65^{10} mit Doppelstockzug verläßt den Bahnhof Neumühle. Im Hintergrund die imitierte Landschaft der Sächsischen Schweiz.

Bild 3 Diesellokomotive der ČSD auf einem Abstellgleis



2



3



4

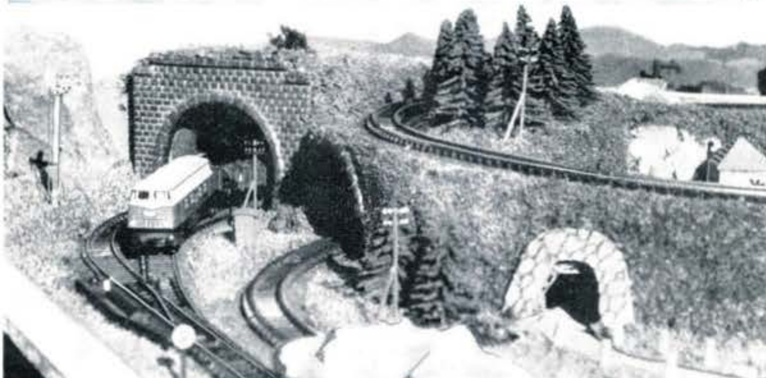
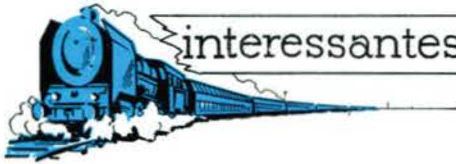
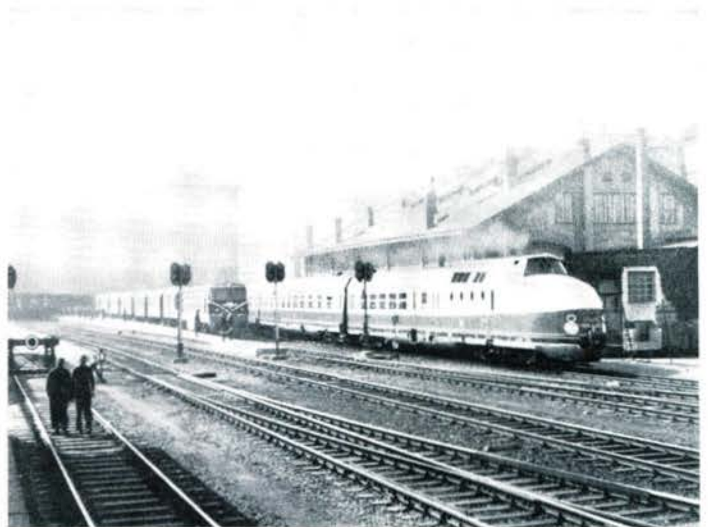


Bild 4 Eine V 180 vor einem Güterzug hat soeben einen Tunnel passiert







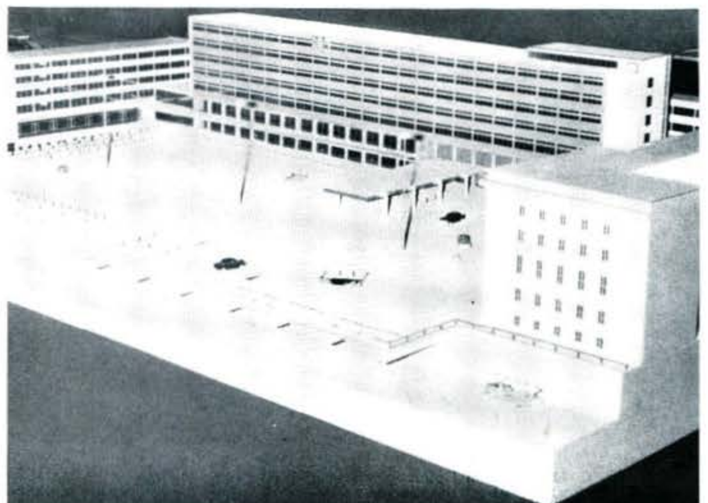
Ein Schnelltriebwagen der Baureihe VT 18.16 der Deutschen Reichsbahn beginnt als „Vindobona" seine 735 Kilometer lange Reise über Prag nach Berlin im 99jährigen Wiener Franz-Josefs-Bahnhof. Foto vom 7. April 1969.

Fotobeschaffung: Manfred Loos, Berlin



Schmalspurige (760-mm-Spur) Unkrautvertilgungswagen der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) in Ober Grafendorf

Foto (29. August 1967): Karl Rechlin, Pinneberg



Der neue Hauptbahnhof Saarbrücken (hier im Modell). Zum Gesamtplan gehören u. a. der Hauptbau (Mitte) mit einem Verbindungsbau nach Osten und zum Westflügel, der Vorderbau am Direktionsgebäude (rechts), der Parallelbau entlang dem Bahndamm und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit einer Tiefgarage. Die beiden unteren Geschosse des Hauptbaus enthalten das Empfangsgebäude mit der Schalterhalle, der Bahnhofsgaststätte und Läden; darüber liegen Büroräume.

Foto: Rudolf Graf, Potsdam



Ing. GÜNTHER FIEBIG, Dessau

Zweikraftlokomotiven der Deutschen Reichsbahn

Gerade in Deutschland war der nochmalige Aufschwung der Dampflokomotive ab Mitte der Dreißiger Jahre nur in der verstärkten Expansionspolitik des Monopolkapitals zu suchen. Das Dieseltriebfahrzeug, in erster Linie der Triebwagen für alle Verwendungszwecke, aber auch die leichte und mittelschwere Lokomotive waren bereits betriebssicher und preiswert. Jedoch der Dieselkraftstoff bzw. sein Ausgangsprodukt, das Erdöl, mußte importiert werden, während Kohle für die Dampflokomotiven im Inland vorhanden war. So blieb das Dieseltriebfahrzeug im Hintergrund und spielte – von einigen repräsentativen Fahrzeugen abgesehen – ein Aschenbrödeldasein.

So gerieten auch die hier beschriebenen Zweikraftlokomotiven – speziell bestimmt für den Rangierbetrieb – trotz guter Versuchsergebnisse in Vergessenheit. Bei dieser Lokomotivbauart sind ein von einem Dieselmotor angetriebener Generator und eine Akkumulatorenbatterie als Kraftquellen eingebaut. Bei der Festlegung der Parameter dieser Aggregate ging man davon aus, daß eine Rangier-Dampflokomotive im Durchschnitt nur bis zu etwa 15 Prozent ihrer eingebauten Spitzenleistung beansprucht wird. Dampfkessel und Feuerung wirken hier als Puffer für die verschiedenen Belastungen. Bei der Zweikraftlokomotive dagegen mußte eine richtige Bemessung der Aggregate bedeutende wirtschaftliche Vorteile bringen. Die Zweikraftlokomotiven arbeiten nach folgendem Prinzip: Zur Akkumulatorenbatterie ist ein von einem Verbrennungsmotor angetriebener Generator parallel geschaltet. Der Verbrennungsmotor ist nach der mittleren Lokomotivleistung ausgelegt. Darüber hinausgehende Leistungen übernimmt die Akkumulatorenbatterie, die andererseits bei niedrigeren Leistungen vom Generator aufgeladen wird. Dieselmotor, Generator und Akkumulatorenbatterie können dadurch kleiner bemessen werden als bei reinen Diesel- oder Akkumulatorenlokomotiven.

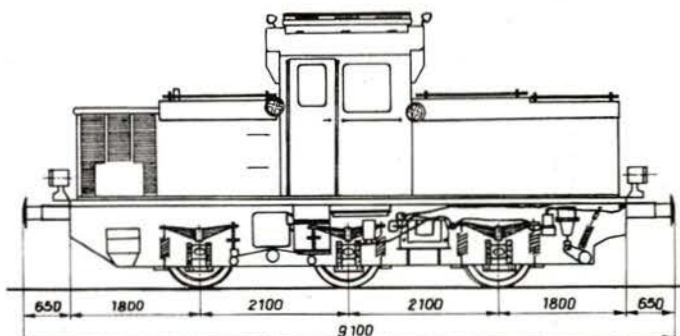
1932 stellte die DR eine Serie von sechs Kleinlokomotiven mit den Betriebsnummern Kbs 4072–4077 in Dienst, bei denen dieses Prinzip angewandt wurde. Als Verbrennungsmotor diente noch ein Kämper-Vergasermotor mit einer Leistung von 23 PS. Die Akkumulatorenbatterie besaß 92 Zellen und eine Kapazität von 108 Ah bei dreistündiger Entladung. Die beiden elektrischen Fahrmotoren waren gekapselte Gleichstrom-Reihenschluß-Motoren mit zusätzlicher Nebenschlußwicklung, wie sie auch als Kranmotoren verwendet wurden. An den Vergasermotor war ein gegenkompoundierter Gleichstrom-Generator angeflanscht. Mittels der Steuerung konnten die Fahrmotoren parallel oder in Reihe geschaltet werden, wobei sich durch die Nebenschlußwicklung 3 widerstandslose und damit verlustlose Fahrstufen einstellen ließen. Schutzeinrichtungen verhinderten eine Überladung bzw. völlige Entladung der Bleibatterie. Im längeren Versuchsbetrieb und im Betrieb selbst bewährten sich diese Kleinlokomotiven und der allen Dampflokomotivfreunden bekannte Fachmann W i t t e faßte die Vorzüge der Zweikraftlokomotiven zusammen (1):

1. einsetzbar wie eine elektrische Lokomotive durch den Akkumulator,
2. freizügig einsetzbar durch den Verbrennungsmotor,
3. betriebssicher auch bei Ausfall einer Anlage,
4. einfacher, robuster Aufbau, Verwendung des bei Kleinlokomotiven bewährten Antriebes mittels Zwischenwelle und Kette,
5. kleinere Anschaffungskosten gegenüber reinen Akkumulatorenlokomotiven durch die kleinere Batterie, ebenso geringerer Unterhaltungsaufwand für die Batterie,
6. einfache Bedienungsweise,
7. wirtschaftlich durch günstigen Brennstoffverbrauch und
8. günstiger Gesamtwirkungsgrad.

Diese Vorzüge veranlaßten die DR eine stärkere Zweikraftlokomotive zu bestellen. Diese legte man so aus, daß sie in einem Dienstplan mit den 1'C-Dampflokomotiven der Baureihe 74 im schweren Rangierdienst auf den Berliner Fernbahnhöfen zu eingehenden Vergleichen eingesetzt werden konnte. Die mit der Betriebsnummer V 16 004 im Jahre 1933 in Dienst gestellte Zweikraftlokomotive hatte die Achsfolge C_0. Lieferer waren für den mechanischen und elektrischen Teil SSW, für den Dieselmotor Humboldt-Deutz und für die Akkumulatorenbatterie AFA Hagen.

Bild 1 Zweikraftlokomotive der DR, früher V 16 004; später A 20 090. Seit dem 1. Januar 1966 eine Werklok.

Zeichnung: M. Scheil, Dessau



Der vollständig geschweißte Fahrzeugteil besteht aus zwei 26 mm starken Längsträgern, die durch Querträger und das Abdeckblech versteift sind, dem mittig angeordnetem Führerhaus und den beiden Vorbauten. In einem Vorbau befinden sich das Diesel-Generator-Aggregat und ein Teil der Fahrbatterie und im anderen Vorbau der zweite Teil der Fahrbatterie und die Hauptluftbehälter. Der Kompressor selbst ist in einem unteren Rahmenausschnitt montiert. Bei der Anlieferung bestand das Diesel-Generator-Aggregat aus einem Dieselmotor Typ A4M120 und einem Verbundgenerator. Der gemeinsame Tragrahmen lag gefedert auf dem Lokomotivrahmen auf. Die Akkumulatorenbatterie Typ VJ150 hatte Großoberflächenplatten. Die drei Tatzenlager-Fahrmotoren sind Gleichstrom-Reihenschluß-Motoren einer damals üblichen Ausführung, jedoch erhielten sie zusätzliche Nebenschlußwicklungen für Feldverstärkung und -schwächung. Die Leistungssteuerung geschieht durch zwei im Führerhaus diagonal angeordnete Nockenfahrschalter mittels Reihen- und Parallelschaltung über Anfahrwiderstände. Es können 8 Anfahr- und Zwischenstufen und 3 widerstandslose Dauerfahrstufen eingestellt werden. Der im Führerhausdach eingebaute Hauptschalter ist für einen Anfahrstrom von 1400 A ausgelegt. Die Steuerung ergänzen: die Anlaßeinrichtung für den Dieselmotor (dabei wird der Generator über einen Anlaßwiderstand auf die Fahrbatterie geschaltet) und die Einrichtungen, welche die Batterieladung bzw. -entladung überwachen. Bei völlig geladener Batterie schaltet sich der Dieselsatz selbsttätig ab. Bei alleiniger Akkumulatorenbatterie schaltet sich bei einem bestimmten Entladezustand eine Meldelampe ein, die den Lokomotivführer veranlassen soll, wieder mit der Ladung zu beginnen.

Die V 16 004 wurde nach Anlieferung zahlreichen Messungen und Versuchseinsätzen unterworfen. Im gleichen Rangierbetrieb wie die Baureihe 74 (ehemalige preuß. T 12) eingesetzt, ergab sich eine Einsparung von etwa 40 Prozent der Energiekosten gegenüber der Dampflokomotive. Witte schrieb anschließend: „Ob diese Betriebsform in größerem Maße den Dampf abzulösen vermag, ist eine Frage des Betriebsstoffes und seiner Beschaffung. In dieser Beziehung darf aber nicht übersehen werden, daß sich noch erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten gerade durch die gleichmäßige Belastung der Primärkraftquelle (des Dieselmotors — D. Verf.) ergeben“ (2). Witte spielte auf die Entwicklung des Gaserzeugers für Holz, Schwelkoks u. a. an, die der damaligen „Autarkiebestrebung“ entgegenkam. Heute wissen wir, daß die Weiterentwicklung auch der Zweikraftlokomotive unterblieb. Die Dampflokomotive, betrieben mit einheimischen Brennstoffen, eben der Kohle, beherrschte weiterhin auch den Rangierbetrieb der DR. In den USA dagegen hatten die Zweikraft- und auch Dreikraftlokomotiven (für den zusätzlichen Betrieb über Stromschienen) auf den großen, zum Teil unterirdischen Rangier und Personenbahnhöfen weite Verbreitungen gefunden.

Bild 2 Die ehemalige V 16 004 als Werklok



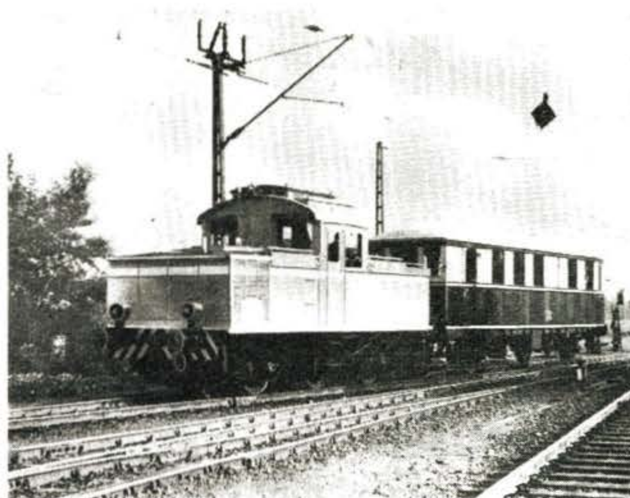


Bild 3 Antritt zur Werksprobefahrt der Zweikraftlokomotive mit dem VB 140 602

Fotos: G. Fiebig, Dessau

Die V 16 004 verblieb 1945 bei der DR. Nach einer längeren Abstellzeit wurde sie wieder aufgearbeitet. Dabei erhielt sie einen neuen Dieselmotor 4 KVD-18 und eine neue Akkumulatorenbatterie. Nunmehr richtiger als A 20 090 bezeichnet, war sie bis etwa 1965 im Bw Karlshorst beheimatet und auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg eingesetzt. Seit dem 1. Januar 1966 ist sie Werklokomotive in einem Berliner Betonwerk. Bei der DR früher mit einem grünen Anstrich versehen, ist sie heute mit einem orangefarbigem Anstrich ein auffälliges Fahrzeug. Die Bilder geben dies nur unvollständig wieder. Der Verfasser hat übrigens vor vielen Jahren ein Modell der V 16 004 in der Nenngröße H0 in einer Bastelausstellung im Alten Rathaus in Leipzig gesehen. Das schmucke Modell hat dem mir unbekannten Erbauer hoffentlich viel Freude gemacht.

Literatur:

[1] Dipl.-Ing. Fr. Witte: „Zweikraft-Kleinlokomotive der Deutschen Reichsbahn“, in „Verkehrstechnik“ 1933/Heft 7.

[2] ders.: „Zweikraftlokomotive im Verschiebedienst der Deutschen Reichsbahn“, in „Verkehrstechn. Woche“ 1935/Heft 16.

Hauptdaten der Zweikraft-Lokomotiven

Betriebsnummern	—	K^{bs} 4072—4077	V 16 004	A 20 090
Achsfolge	—	B	C_o	
Größte Geschwindigkeit	km/h	30	50	45
Anfahrzugkraft	kp	4 800	11 000	
Verbrennungsmotor:				
Bauart	—	Vergaser	Diesel	
Dauerleistung	PS	23	75	90
bei Drehzahl	min^{-1}	800	900	1 000
Generator:				
Dauerleistung	kW	13	48	
bei Spannung	V	175	320	
und Drehzahl	min^{-1}		900	
Akkumulatoren:				
Anzahl der Zellen	—	92	160	
Kapazität				
bei 3std. Entladung	Ah	108	405	464
mittl. Entladespannung	V	170	290	
Fahrmotoren				
Anzahl	—	2	3	
Bauart	—	Hauptschluß¹)	Hauptschluß¹)	
Stundenleistung zus.	kW	37	150	
bei Betriebsspannung	V	170	290	
Steuerung:				
Art	—	Fahrschalter	Fahrschalter	
Dauerfahrstufen	—	2	6	
Antrieb	—	Zahnräder u. Ketten	Tatzantrieb, Zahnräder	
Beschaffungs-(Umbau-)jahr	—	1932	1933	(1957)

¹) mit zusätzlicher Nebenschlußwicklung

Bild 1 Umbau einer N-Lokomotive der Baureihe 65^{10} in eine 1'C 2'-Dampflok (Frisur), wobei kein Vorbild Pate stand. Dem Erbauer, Herrn Harald Bürger, kam es nur darauf an, seinen Lokomotivpark um eine Maschine einer anderen Bauart zu bereichern.

Bild 2 Ebenfalls ein Eigenbau des Herrn Bürger: Eine N-Lokomotive der Baureihe 55. Fotos der Anlage dieses Modelleisenbahners sind auf der Seite 343 abgedruckt.

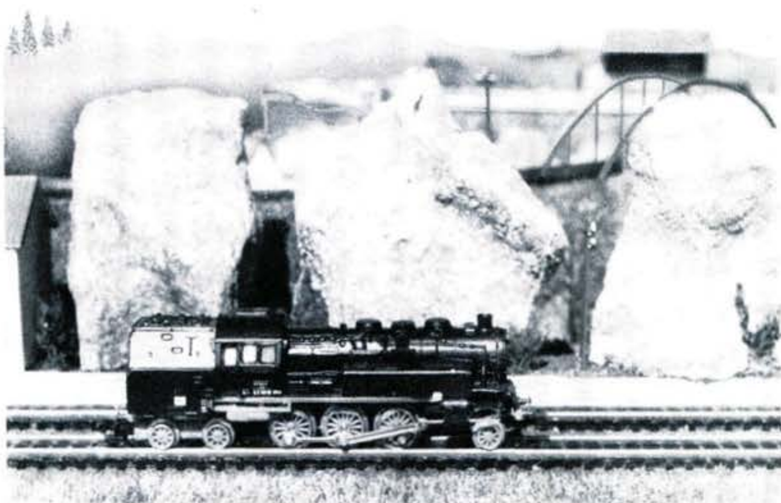
Fotos: Harald Bürger, Radeberg

Bild 3 Schmalspurige vierachsige Klappdeckelwagen, gebaut von Herrn Hans Hiltl

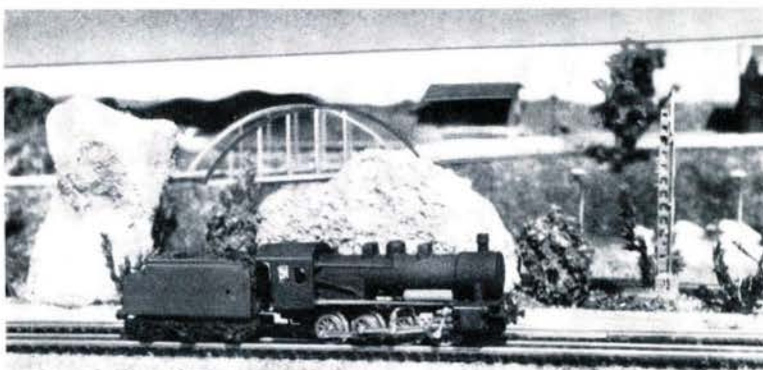
Bild 4 Weitere Fahrzeuge aus dem „Beschaffungsprogramm Hiltl": Schmalspurige vierachsige geschlossene Güterwagen. Damit die Kupplungen ungehindert ausschwenken können, mußten wegen der kleinen Radien der N-Gleise die Trittbretter weggelassen werden.

Fotos: Hans Hiltl, Oberdorf/Allgäu

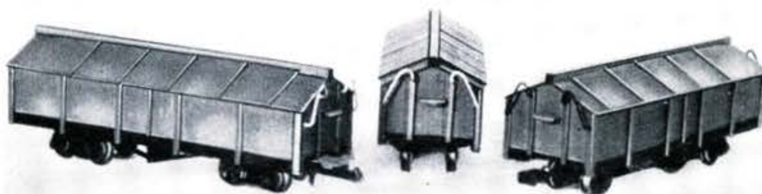
Selbst gebaut



1



2



3



4

